रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 324] नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 23, 2015/आश्विन 1, 1937
No. 324] NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 23, 2015/ASVINA 1, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 सितम्बर, 2015

सं. टीएएमपी/41/2015-वीओसीपीटी.–महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, राजस्व हिस्सेदारी आधार पर, 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/41/2015-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास - - - - - आवेदक

कोरम:

(i) **श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)**

(ii) **श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)**

आदेश

(अगस्त 2015 के इस 10वें दिन को पारित)

यह मामला राजस्व हिस्सेदारी के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्राप्त दिनांक 22 मई, 2015 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. **यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.4 के अनुरूप 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों का पालन करते हुए 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर इस प्राधिकरण ने 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर राजस्व हिस्सेदारी के आधार पर वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्यों की निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए आदेश संख्या टीएएमपी/8/2015-वीओसीपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 पारित किया था। उक्त आदेश को 21 अप्रैल 2015 को गजट संख्या 132 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।**

3.1. **अब, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक एमईई/पीएंड एम/एफ.III/ IV बर्थ/2015/डी.2186 दिनांक 22 मई 2015 द्वारा यह उल्लेख करते हुए कि 27 मार्च, 2015 तक बोली/प्रस्ताव आमंत्रित करने की बढायी गई तारीख के भीतर केवल एक ही टेंडर प्राप्त हुआ था, 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर वीओसी व्हार्फ III/ IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए फिर से प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।**

3.2 वीओसीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किया गया उल्लेख निम्नानुसार है:

(i) परियोजना के लिए 16.02.2015 को प्रकाशित एनआईटी के उत्तर में 27.3.2015 तक बढाई गयी देय तिथि के भीतर केवल एक ही टेंडर प्राप्त हुआ था।

(ii) जब वीओसीपीटी के बोर्ड न्यासियों को उपर्युक्त तथ्य से अवगत कराया गया था तो बोर्ड ने 30.03.2015 को आयोजित अपनी बैठक में परियोजनाओं की क्षमता और लागत का फिर से जायला लेने के पश्चात इस परियोजना सहित मशीनीकरण की सभी तीनों परियोजनाओं के लिए फिर से टेंडर आमंत्रित करने का सुझाव दिया था।

(iii) उपर्युक्त को देखते हुए, वीओसीपीटी ने परियोजना की सुदृढता के संबंध में संभावित बोलीदाताओं के विचार/सुझाव प्राप्त करने के लिए 17.04.2015 को पत्तन उपयोक्ताओं/संभावित बोलीदाताओं के साथ एक बैठक आयोजित की थी। सुझावों के आधार पर इस प्राधिकरण को संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।

4. प्रस्ताव की प्रमुख बातें संक्षेप में नीचे दी गई हैं:

(i) <u>परियोजना की आवश्यकता</u>

(क) वैगनों के लोडिंग के लिए, कार्गो को फ्रंट एंड लोडरो का प्रयोग करते हुए बर्थ से ट्रकों में लोड किया जाता है और हुक प्वांइट से लगभग 70 मीटर की दूरी पर स्थित वैगन लोडिंग प्वाइंट के समीप भेजा जाता है और अम्बार लगा दिया जाता है। उसके बाद वहां खडे कार्गो का रेलवे लाइनों पर रखे फ्रंट एंड लोडरों का प्रयोग करते हुए रेल वैगनों में चढा दिया जाता है और इसमें बहुत अधिक समय लगता है। परिणामस्वरूप बर्थ से कार्गो को खाली कराने का कार्य

धीमी गति से होता है जिससे रेलवे रैकों में भरने के समय चक्र में वृद्धि होती है। 59 वैगनों वाले एक पूर्ण रेक को भरने में 8 घंटे का समय लगता है, तब तक, रेलवे लोको/वैगनों को भरने का कार्य किया जाता रहता है और इस कारण पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा वैगनों के विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पडता है। मानवीय प्रचालन के कारण, फ्रंट एंड लोडरों और ट्रकों का प्रयोग करने की प्रणाली में वीओसी IV बर्थ से कार्गो को खाली करने का कार्य धीमी गति से होता है।

(ख) फ्रंट एंड लोडरों और ट्रकों का प्रयोग करते हुए, कार्गो हैंडलिंग की इस प्रणाली से निकासी के स्थान पर और वैगन लोडिंग स्थलों पर भी धूल के कारण प्रदूषण का कारण बनता है।

(ग) पोत के एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने में लगने वाले समय में कमी करने के लिए, बर्थ IV पर बल्क कार्गो के शीघ्रता से निरसन सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, रेलवे रैकों पर लोडिंग के कार्य में लगने वाले समय-चक्र में कमी करने के लिए और फ्रंट एंड लोडरों के प्रचालन के कारण होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए, वीओसी व्हार्फ IV में मशीनीकृत कार्गो हैंडलिंग प्रणाली उपलब्ध कराने का प्रस्ताव किया गया है।

(घ) प्रस्तावित परियोजना को एक सामूहिक उपयोक्ता सुविधा के रूप में कार्यान्वित किया जाएगा।

(ii) <u>संस्थापित किए जाने वाले उपकरणों का ब्यौरा</u> :

III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग में कार्गो अंतरण के प्रस्तावित मशीनीकरण में अधिष्ठापना के लिए निम्निलिखित उपकरणों का प्रस्ताव किया गया है:

क्र.सं.	लगाए जाने वाले उपकरणों का ब्यौरा	श्रेणी	मात्रा	क्षमता	आकार
(क)	टायर चढे मोबाईल होपर	मोबाईल होपर	4 संख्या	150टीपीएच	10 x 10 मीटर (लX चौ)
(ख)	वैगन लोडिंग के लिए टेली स्टेक	मोबाईल टेली स्टेक	2 संख्या	600 टीपीएच	20 x 4 मीटर (लX चौ)
(ग)	कस्टोमाइज्ड ट्रक		10 संख्या	20 टन क्षमता	(12 मीटर x 3 मीटर)

(iii) <u>निरसन प्रणाली की इष्टतम क्षमता</u>:

इष्टतम हैंडलिंग क्षमता को नीचे दिए निर्णय के अनुसार बर्थ की क्षमता अर्थात 2.19 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) की क्षमता तक सीमित किया गया है:

विवरण		टिप्पणी
इष्टतम क्षमता प्रतिदिन	12,500 एमटी प्रतिदिन	वीओसीपीटी में यांत्रिक हैंडलिंग उपकरणों के उन्नयन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव में टीएएमपी द्वारा सुविचारित दर

2014-15 के दौरान III/IV बर्थ पर हैंडल की गई कार्गो के अंश की प्रतिशतता	68.61%	(अर्थात कोयला, जिप्सम और चूना)
वीओसीपीटी के अनुसार बर्थ की कुल इष्टतम क्षमता:	2.19 एमटी (12,500 टन X 365 X0.7 X 0.69	इष्टतम क्षमता प्रतिदिन X 365 दिन X क्षमता समुपयोजन X 2014-15 के दौरान बर्थ III/IV पर हैंडल की गई कार्गो के अंश की प्रतिशतता

(iv) **<u>कार्गो का अंश:</u>**

2014-15 के दौरान बर्थ III/ IV पर हैंडल की गई कार्गो (अर्थात कोयला, जिप्सम और चूना) के अंश की प्रतिशतता पर निरसन प्रणाली में विचार किया जाता है। हैंडल किए जाने वाले संभावित संपूर्ण कार्यों को 'विदेशी कार्गो' माना जाता है।

(v) <u>पूँजी लागत</u>:

प्रारंभ में, इस परियोजना के लिए मैसर्स आई-मेरीटाइम कंसल्टेंसी प्रा. लि., मुम्बई से व्यावहार्यता रिपोर्ट प्राप्त की गई थी। टेलीस्टेकरों और ट्रकों की क्षमता में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया गया है। टेलीस्टेकरों और ट्रकों की पूँजी लागत पर व्यावहार्यता रिपोर्ट में उल्लिखित अनुसार एवं 21 मार्च 2015 को अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा किए गए विचार के अनुसार विचार किया जाता है। तथापि, होपरों की पूँजी लागत को पहले प्रस्तावित व्यावहार्यता रिपोर्ट में उल्लिखित लागत से ₹300 लाख/यूनिट कम किया गया है और संदर्भ प्रशुल्क को ₹73 लाख/यूनिट करने के पूर्व के निर्धारण में इस पर वीओसीपीटी द्वारा विचार किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित पूँजी लागत नीचे दी गई है:

(₹ लाख में)

क्रं.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा अपने 22.5.2015 के प्रस्ताव में लगाए गए अनुमान		
		कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए
	पूँजी लागत			
(i)	होपर के लिए	292.00	175.20	116.80
		(100%* ₹73 लाख/यूनिट *4 यूनिट)	(60%* ₹73 लाख/यूनिट *4 यूनिट)	(40%* ₹73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)
(ii)	टेलीस्टेक के लिए	900.00	900.00	-
		(100%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट)	(100%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट)	-
(iii)	ट्रक के लिए	250.00	250.00	-

		(100%* ₹25 **लाख/यूनिट** *10 **यूनिट**)	(100%* ₹25 **लाख/यूनिट** *10 **यूनिट**)	-
(iv)	**उप-योग** (iv=i+ii+iii)	1,442.00	1325.20	116.80
(v)	**विविध लागत** @ 5 % (v=iv*5%)	72.10	66.26	5.84
	कुल पूँजी लागत (iv +v)	**1,514.10**	**1391.46**	**122.64**

(vi) **<u>प्रचालन लागत</u>**:

(i) (क) **वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत नीचे दी गई है:**

(₹ लाख में)

क्रं. सं.	**विवरण**	**वीओसीपीटी द्वारा अपने 22.5.2015 के प्रस्ताव में लगाए गए अनुमान**		
		कुल	**वैगन लोडिंग के लिए**	**ट्रक लोडिंग के लिए**
	ईंधन लागत			
(क)	**होपर के लिए**	60.52	36.31	24.21
		(6132 **घंटे** * 5 **ली/घं***₹49.35/**ली.** *4 **होपर**)	(60%*₹60.52 **लाख**)	(40% * ₹60.52 **लाख**)
(ख)	**टेलीस्टेक के लिए**	30.26	30.26	-
		(6132**घं.***5 **ली/घं** *₹49.35/ **ली.** *2 **टेलीस्टेकर**	-	-
(ग)	**ट्रक के लिए**	72.63	72.63	-
		(6132**घं.***2.4 **ली/घं** *₹49.35/ **ली.** *10 **ट्रक**)	-	-
	कुल ईंधन लागत	163.41	139.2	24.21
(ii)	**मरम्मत और अनुरक्षण लागत** @ 5%	75.71	69.57	6.13
		(5%*₹1514.10 **लाख**)	(5%*₹1391.46 **लाख**)	(5%*₹122.64 **लाख**)
(iii)	**बीमा** @ 1 %	15.14	13.91	1.23
		(1%*₹1514.10 **लाख**)	(1%*₹1391.46 **लाख**)	(1%*₹122.64 **लाख**)
(iv)	**मूल्यह्रास**	95.84	88.08	7.76
		(6.33%*₹1514.10 **लाख**)	(6.33%*₹ 1391.46 **लाख**)	(6.33%*₹122. 64 **लाख**)

(v)	किराया (पट्टा किराया)	2.99	2.42	0.57
		(840 वर्गमी* ₹355.65प्रति वर्गमी)	(400 sq.mtr* 60%) + (80 वर्गमी + 360 वर्गमी)* ₹355.65प्रति वर्गमी	(400 वर्गमी * 40%) * ₹355.65प्रति वर्गमी
(vi)	अन्य व्यय @ 5 %	75.71	69.57	6.13
		(5% * ₹1514.10 लाख)	(5% * ₹1391.46 लाख)	(5% * ₹122.64 लाख)
(vii)	कुल प्रचालन लागत [(i)to (vi)]	**428.79**	**382.76**	**46.03**

(ख) **वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया है कि प्रणाली में लगे उपकरण ईंधन से चालित होंगे और इसलिए अपेक्षित वार्षिक राजस्व में ईंधन की लागत पर विचार किया गया है।**

(ग) **आईओसी लि. के इन्वायस दिनांक 28 अप्रैल 2015 के अनुसार ईंधन की लागत** ₹49.35/ **प्रति लीटर पर विचार किया गया है।**

(घ) **लाइसेंस शुल्क**:

उपकरणों के लिए पट्टा किराया पर विचार किया गया है, जैसाकि नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	उपकरण का नाम	मात्रा	प्रत्येक उपकरण का माप		कुल क्षेत्रफल वर्गमी में [ग*घ*ड]	पटटा किराया @ ₹348.68 प्रति वर्ग मी/प्रतिवर्ष [च*348.68]
			लम्बाई मीटर में	चौडाई मीटर में		
क	ख	ग	घ	ड	च	छ
1	होपर	4 संख्या	10	10	400	139472.00
2	टेलीस्टेकर	2 संख्या	10	4	80	27894.40
3	ट्रक	10 संख्या	12	3	360	125524.80
					कुल ₹	292890.80

यह क्षेत्र वाणिज्यिक श्रेणी के अंतर्गत आता है, अत: 2014-15 की अवधि के लिए वीओसीपीटी के संपदा किराए के अनुसार ₹348.68 **प्रति वर्ग मीटर/प्रति वर्ष को पट्टा किराए का आकलन करने के लिए हिसाब में लिया गया है।**

[लागत आकलन में, यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने 2% वार्षिक वृद्धि पर विचार करने के पश्चात ₹355.65 **प्रति वर्गमी/प्रति वर्ष की यूनिट दर पर विचार किया है। लागत विवरण के अनुसार, कुल पट्टा किराया** ₹2.99 **लाख है, न कि उपर्युक्त तालिका में दी गई** ₹2.93 **लाख है।]**

(vii) अपेक्षित वार्षिक राजस्व

कुल अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर) टीएएमपी दिशा-निर्देश 2008 के अनुसार कोयला, जिप्सम और चूना के ड्राई बल्क कार्गो की गतिविधियों की हैंडलिंग के अनुसार आनुपातिक होती है। इस परियोजना के लिए भण्डारण और विविध सेवा के लिए अपेक्षित राजस्व के अनुपात का प्रश्न ही नहीं उठता। प्रस्तावित दर का समाकलन नीचे दिया गया है:

(₹ लाख में)

क्रं.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा अपने 22.5.2015 के प्रस्ताव में लगाए गए अनुमान		
		कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए
(क)	कुल प्रचालन लागत	428.79	382.76	46.03
(ख)	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16 %	242.26	222.63	19.62
(ग)	कुल अपेक्षित राजस्व	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii)	इष्टतम क्षमता (टन/वर्ष)	**2,191,232**	**1,314,739**	**876,493**
(iii)	प्रस्तावित दर	प्रति टन हैंडलिंग दर (टन ₹ में)		
(क)	विदेशी कार्गो		**46.05**	**7.49**
(ख)	तटीय कार्गो		**27.63**	**4.49**

(viii) **प्रस्तावित दर मान वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क नीचे दिए गए हैं:**

(क) **<u>होपरों, ट्रकों, और टेलीस्टेकरों का प्रयोग करते हुए वैगन लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार:</u>**

क्रं.सं.	वस्तु	दर प्रति मीटर में (₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1	ड्राई बल्क कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना)	46.05	27.63
2	तापीय कोयला	46.05	46.05

(ख) **<u>होपरों और पत्तन उपयोक्ताओं के ट्रकों का प्रयोग करते हुए ट्रक लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार:-</u>**

क्रं. सं.	वस्तु	दर प्रति मीटर में (₹में)	
		विदेशी	तटीय
1	ड्राई बल्क कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना)	7.49	4.49
2	तापीय कोयला	7.49	7.49

टिप्पणी:

(i) **तीसरी/चौथी बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की ढुलाई के लिए प्रशुल्क दर का प्रस्ताव किया जाता है।**

(ii) **तापीय कोयला तटीय कार्गो की श्रेणी में नहीं आएगा।**

(ix) **वीओसीपीटी ने वीओसी व्हार्फ III/ IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी के मशीनीकरण के लिए निम्नलिखित निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है:**

(क) **वीओसी व्हार्फ III/ IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी के मशीनीकरण के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता की प्रतिशतता और न्यूनतम गारंटी दक्षता।**

(ख) **<u>ट्रक लोडिंग के लिए निष्पादन मानक :</u>**

लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेगा:

(i) **बर्थ III/IV पर संस्थापित मशीनीकृत प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति मास 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता। यह उपलब्धता कुल मशीनीकृत प्रणाली के आधार पर आकलित की जाएगी: और**

(ii) **लाइसेंसधारी प्रत्येक 20 टन क्षमता (लगभग) वाले ट्रक को प्रति घंटा प्रति होपर 7 ट्रकों को अथवा इसके अनुपात में लोड करेगा।**

(ग) **<u>वैगन लोडिंग के लिए निष्पादन मानक :</u>**

लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेगा:

(i) **बर्थ III/IV पर संस्थापित मशीनीकृत प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति मास 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता। यह उपलब्धता कुल मशीनीकृत प्रणाली के आधार पर आकलित की जाएगी: और**

(ii) **लाइसेंसधारी 2 घंटे में 66 टन (लगभग) की वाहक क्षमता वाले प्रत्येक 30 वैगन से युक्त आधे रैक की लोडिंग को पूरा करेगा**

5. **व्हार्फ III/IV से वीओसीपीटी पर वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी के लिए संदर्भ प्रशुल्क के लिए आवेदन करते समय इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/8/2015-वीओसीपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 द्वारा लागत विवरण के लिए एक विस्तृत स्थिति पर विचार किया गया है और इसके साथ-साथ वीओसीपीटी द्वारा अपने वर्तमान प्रस्ताव दिनांक 22 मई 2015 में प्रस्तुत लागत विवरण नीचे तालिका में दिया गया है: (वीओसीपीटी द्वारा किए गए संशोधनों को प्रमुखता के साथ दर्शाया गया है ताकि इसे आसानी से समझा जा सके)**

क्रं.सं	विवरण	जैसाकि टीएएमपी द्वारा आदेश सं. 8/2015-वीओसीपीटी दिनांक 21 मार्च, 2015 में विचार किया गया			22 मई 2015 का प्रस्ताव की तारीख		
		कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए	कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए
I.	इष्टतम क्षमता		60%	40%		60%	40%
(i)	कुल इष्टतम क्षमता (टन/प्रति वर्ष)	31,93,750.00			2,191,231.87		
		(12500टन/प्रतिदिन*365दिन*70%)			(12500टन/प्रतिदिन*365दिन*70%* 68.61%)		
(ii)	कुल इष्टतम क्षमता पर वैगन लोडिंग और ट्रक लोडिंग प्रणाली के लिए क्रमश: 60 % और 40 % के अनुपात में इष्टतम क्षमता (टन/प्रति वर्ष)	3193750.00	1916250.00	1277500.00	2,191,232	1,314,739	876,493
		(12500टन/दिन* 365दिन*70%)	(3193750 टन/वर्ष*60%)	(3193750 टन/वर्ष *40%)	(12500टन/दिन* 365दिन*70%* 68.61%)	(2191232 टन/वर्ष *60)	(2191232 टन/वर्ष *40)
(iii)	इष्टतम क्षमता (प्रति वर्ष मिलियन टन में (एमटीपीए))	3.19	1.92	1.28	2.19	1.31	0.87
II.	पूँजी लागत	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में
(i)	होपरों के लिए	1,200.00	720.00	480.00	292.00	175.20	116.80
		(100%* ₹300लाख/यूनिट*4 यूनिट)	(60%* ₹ 300 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	(40%* ₹ 300 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	(100%* ₹ 73 लाख/यूनिट*4 यूनिट))	(60%* ₹ 73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	(40%* ₹ 73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)
(ii)	टेलीस्टेको के लिए	900.00	900.00	-	900.00	900.00	-
		(100%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट)	(100%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट)	(0%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट)	(100%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट)	(100%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट))	(0%* ₹450 लाख/यूनिट *2 यूनिट))
(iii)	ट्रकों के लिए	250.00	250.00	-	250	250.00	-
		(100%* ₹25 लाख/यूनिट *10 यूनिट)	(100%* ₹25 लाख/यूनिट *10 यूनिट	(0%* ₹ लाख/यूनिट *10 यूनिट	(100%* ₹25 लाख/यूनिट *10 यूनिट	(100%* ₹25 लाख/यूनिट *10 यूनिट	(0%* ₹25लाख/यूनिट *10 यूनिट)
(iv)	उप योग	2,350.00	1,870.00	480.00	1,442.00	1325.20	116.80
(v)	अन्य व्यय @ 5 %	117.50	93.50	24.00	72.10	66.26	5.84
		(5%*₹2350 लाख)	(5%*₹1870 लाख)	(5%*₹480 लाख)			
(vi)	कुल पूंजी लागत (iv +v)	**2,467.50**	**1,963.50**	**504.00**	**1,514.10**	**1391.46**	**122.64**
III.	प्रचालन लागत						
(i)	ईंधन लागत						
(क)	होपर	61.91	37.15	24.76	60.52	36.31	24.21

(ख)	टेलीस्टेको के लिए	(6132 घं. * 5 ली/घं.* ₹50.48/ली *4 होपर) 30.95 (6132 घं *5ली/ घं.*₹50.48/ली*2 टेलीस्टेक)	(60%* ₹61.91 लाख) 30.95 (6132 घं *5ली/ घं*₹50.48/ली* 2 टेलीस्टेक)	(40% * ₹61.91 लाख) 0.00	(6132 घं * 5 ली/घं.* ₹49.35/ली * 4 होपर) 30.26 (6132 घं *5ली/ घं *₹49.35/ली*2 टेलीस्टेक	(60%* ₹60.52 लाख) 30.26	(40% * ₹60.52 लाख) 0.00
ग	ट्रकों के लिए	74.29 (6132 घं * 2.4ली/ घं * ₹50.48/ली*10 ट्रक)	74.29 (6132 घं * 2.4ली/ घं * ₹50.48/ली*10 ट्रक)		72.63 (6132 घं *2.4ली/ घं *₹49.35/ली*10 ट्रक	72.63	
(ii)	मरम्मत और अनुरक्षण लागत @5%	123.38 (5%* ₹2467.50 लाख) 24.68	98.18 (5%* ₹1963.50 लाख) 19.64	25.20 (5%* ₹504 लाख) 5.04	75.71 (5%* ₹1514.10 लाख) 15.14	69.57 (5%* ₹1391.46 लाख) 13.91	6.13 (5%* ₹122.64 लाख) 1.23
(iii)	बीमा @ 1 %	(1%* ₹2467.50 लाख) 156.19	(1%* ₹1963.50 लाख) 124.29	(1%* ₹504 लाख) 31.90	(1%* ₹1514.10 लाख) 95.84	(1%* ₹1391.46 लाख) 88.08	(1%* ₹122.64 लाख) 7.76
(iv)	मूल्यह्रास	(6.33%* ₹ 2467.50 लाख)	(6.33%* ₹ 1963.50 लाख)	(6.33%* ₹ 504.0 लाख)	(6.33%* ₹1514.10 लाख)	(6.33%* ₹1391.46 लाख)	(6.33%* ₹122.64 लाख)
(v)	किराया (पट्टा किराया)	2.93 (840 वर्गमी* ₹ 348.68 प्रति वर्गमी) (नोट 1) 123.38	2.37 (400 वर्गमी * 60%)+(80 वर्गमी +360 वर्गमी)* ₹ 348.68/ वर्गमी) 98.18	0.56 (400 वर्गमी *40%* ₹ 348.68 प्रति वर्गमी) 25.20	2.99 (840 वर्गमी * ₹ 355.65 प्रति वर्गमी) 75.71	2.42 (400 वर्गमी * 60%) + (80 वर्गमी + 360 वर्गमी)* ₹ 355.65 per वर्गमी 69.57	0.57 (400 वर्गमी * 40%) * ₹ 355.65 प्रति वर्गमी 6.13
(vi)	अन्य व्यय @ 5 %	(5%* ₹ 2467.50 लाख)	(5%* ₹ 1963.50 लाख)	(5%* ₹ 504 लाख)	(5% * ₹ 1514.10 लाख)	(5% * ₹ 1391.46 लाख)	(5% * ₹ 122.64 लाख)
(vii)	**कुल प्रचालन लागत [(i) से (vi)]**	**597.69**	**485.04**	**112.65**	**428.79**	**382.76**	**46.03**
(vii)	कुल प्रचालन लागत [(i) से (vi)]						
IV	**अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर)**						
	(क) कुल प्रचालन लागत	597.69	485.04	112.65	428.79	382.76	46.03
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल@ 16 %	394.80	314.16	80.64	242.26	222.63	19.62
	ग) अपेक्षित कुल राजस्व	**992.49**	**799.20**	**193.29**	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii)	इष्टतम क्षमता (टन/वर्ष)	**3,193,750**	**1,916,250**	**1,277,500**	**2,191,232**	**1,314,739**	**876,493**
(iii)	प्रति टन हैंडलिंग दर (टन ₹ में)						

	(क) विदेशी कार्गो के लिए	--	41.71	15.13		46.05	7.49
	(ख) तटीय कार्गो के लिए	--	25.02	9.08		27.63	4.49

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी का प्रस्ताव दिनांक 22 मई, 2015 संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित बोलीदाताओं (वीओसीपीटी द्वारा यथा अग्रेषित) को 8 जून 2015 तक अपनी टिप्पणियां भिजवाने के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं को इस बात से अवगत कराया गया था कि प्रतिक्रिया व्यक्त करने के लिए अवधि का आगे ओर कोई विस्तार नहीं किया जाएगा और यदि उनसे कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं होती हैं तो यह मान लिया जाएगा कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं करनी है। इस मामले पर अंतिम रूप से कार्रवाई करने तक किसी भी उपयोक्ता/संभावित बोलीदाता ने अपनी कोई टिप्पणी नहीं प्रस्तुत की है।

7. दिनांक 22 मई, 2015 के प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के करने पर, वीओसीपीटी से कुछ ही मदों के संबंध में सूचना प्रस्तुत करने/स्पष्टीकरण देने के लिए हमारे पत्र दिनांक 22 जून, 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई, 2015 (पत्तन ने संशोधित लागत आकलन और संशोधित प्रस्तावित दरें भी प्रस्तुत की हैं) द्वारा प्रतिक्रिया व्यक्त की है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और वीओसीपीटी की प्रतिक्रिया सारांश रूप में नीचे तालिका में दी गई है:

क्रं.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी से प्राप्त उत्तर
i	इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए, वीओसीपीटी ने बर्थ III/IV पर हैंडल किए जा रहे कार्गो अर्थात कोयला, चूना, जिप्सम के 68.61% के अंश के लिए आवेदन किया है 2.191 मिलियन टन (एमटी) (12500टन/दिनx365 दिनx70%x68.61%) पर सुविधा के लिए इष्टतम क्षमता निर्णय लिया है। 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुबंध-V पर दिए खण्ड 3.1, जिसके अनुसार, बहु-उद्देश्यीय बर्थ के निर्धारण के लिए मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं, 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए अधिष्ठापित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरणों की हैंडलिंग दर के संदर्भ में बर्थ पर हैंडल की जाने वाले कार्गो के विभिन्न प्रकार की क्षमता के अंश की प्रतिशतता पर इसमें निर्धारित इष्टतम क्षमता के आकलन से संबंधित फार्मूले के आधार पर विचार किया जाना है। इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए विचार किए जाने वाले कार्गो के कुल अंश की प्रतिशतता 100% होनी चाहिए। हालांकि इष्टतम क्षमता के अनुमान के लिए वीओसीपीटी द्वारा विचारित की अंश की कुल प्रतिशतता 68.61% है। वीओसीपीटी ने कार्गो की शेष प्रतिशतता के अंश को कैप्चर नहीं किया है अर्थात इष्टतम क्षमता के आकलन में 31.39%। उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए वीओसीपीटी द्वारा अनुमान में	III अथवा IV बर्थ में, हैंडल किए गए विभिन्न कार्गों में से, प्रस्तावित सुविधा कोयले, जिप्सम, चूना की हैंडलिंग के लिए है, जो 68.61% है। प्रस्तावित प्रणाली वैगन लोडिंग प्रणाली/ट्रक लोडिंग प्रणाली के माध्यम से कोयला, जिप्सम, चूना के शीघ्रता से मूल्यांकन करने के लिए और प्रदूषण कम करने के लिए है। अत: बर्थ की इष्टतम क्षमता के 68.61% के रूप में इष्टतम क्षमता पर विचार किया गया है।

	आवश्यक संशोधन किए जाने हैं।	
ii	वर्तमान प्रस्ताव में होपर के लिए अनुमानित पूंजी लागत ₹ 73 लाख प्रति यूनिट है, जबकि इसी परियोजना के संदर्भ में, आदेश संख्या टीएएमपी/8/2005 दिनांक 21 मार्च, 2015 द्वारा वीओवीपीटी पहले ₹300 लाख का अनुमान लगाया था। होपर की संशोधित (घटी) पूँजी लागत को बजटीय कोटेशन, वर्क-आर्डर आदि के रूप में दस्तावेजी प्रमाण से प्रमाणित किया जाना है और होपर की यूनिट लागत संशोधन में कम करके दिखाने के कारण बताए जाने हैं।	गतिशील होपरों की हैंडलिंग क्षमता को घटाकर 150 टन किया गया है, जबकि पूर्व का प्रस्ताव 600 टन का था, जिसके लिए बजटीय पेशकश मैसर्स आईएमसी लि., मुम्बई से उनके 28.4.2015 की पेशकश द्वारा प्राप्त हुआ था। चूँकि होपर की क्षमता 600 टन से कम होकर 150 टन की गई है, अर्थात पूँजी लागत का ¼ भाग, इसलिए ₹300 से घटाकर ₹73 लाख किया गया है। (पत्तन ने बजटीय पेशकश की एक प्रति प्रस्तुत की है)
iii	वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी के मशीनीकरण के लिए है। जबकि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यावहार्यता रिपोर्ट और उसके साथ संलग्न प्रस्ताव यह दर्शाता है कि मशीनीकरण वीओसी व्हार्फ IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी से संबंधित है। जहां तक बर्थ संख्याओं, जिसके संबंध में मशीनीकरण की परिकल्पना की गई है, का संबंध है, इस प्रस्ताव और व्यावहार्यता रिपोर्ट में इस असंगत उल्लेख के बारे में स्थिति स्पष्ट करें।	बर्थ III और IV, दोनों की क्षमता बराबर-बराबर है, क्योंकि ये होपर गतिशील स्वरूप के होने के कारण प्रस्तावित प्रणाली या तो IV बर्थ में प्रचालित होगी या फिर III बर्थ में। परियोजना में परिकल्पित सुविधाएं गतिशील स्वरूप की हैं और इनका प्रयोग बर्थ संख्या III में भी किया जा सकता है। चूँकि यह बर्थ संख्या IV के पार्श्व में है, इसलिए, प्रस्तावित प्रणाली या तो बर्थ संख्या III में प्रचालित होगी या बर्थ संख्या IV में। हालांकि व्यावहार्यता रिपोर्ट IV बर्थ के लिए तैयार की गई है, तथापि प्रस्तावित प्रणाली का प्रयोग बर्थ III अथवा बर्थ IV के लिए किया जा सकता है, जो कि प्रचालन में सुगमता की दृष्टि से इसकी आवश्यकता पर निर्भर करता है।
iv	वीओसीपीटी के प्रस्ताव में उपकरणों की अधिष्ठापना की परिकल्पना की गई है, जिसका प्रयोग बर्थ III/IV अथवा बर्थ III और उसके साथ-साथ बर्थ IV पर किया जा सकता है। इस इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी की इसी परियोजना के संबंध में पूर्व के प्रस्ताव के संदर्भ में संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय 21 मार्च 2015 के आदेश के पैरा 10.3 में उल्लेख किया है कि संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण या तो बर्थ संख्या III अथवा IV अथवा दोनों में हैंडल की जाने वाली ड्राई बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के लिए किया जाता है। यदि परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV अथवा बर्थ संख्या III और IV दोनों पर बीओटी प्रचालक द्वारा हैंडल की जाने वाली बल्क कार्गो इष्टतम क्षमता से अधिक हो जाती है, तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी और वीओसीपीटी लाइसेंसधारी पत्तन होने के नाते यह सुनिश्चित करेगा कि संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की गई है। इसी प्रकार का दृष्टिकोण वर्तमान प्रस्ताव में भी अपनाया जाएगा	प्रस्तावित उपकरण या तो III बर्थ (अथवा) या IV बर्थ में उपयोग किए जाएंगे। जब कभी इष्टतम क्षमता, प्रस्ताव में विचार की गई इष्टतम क्षमता से अधिक हो जाएगी, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।

	क्योंकि वीओसीपीटी ने अलग से दोनों बर्थों के लिए इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन नहीं किया है। इसके स्थान पर, इसने बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV अथवा दोनों बर्थों पर उपकरणों को अधिष्ठापित करने की परिकल्पना की है।	
v	वीओसीपीटी द्वारा विषयांतर्गत प्रस्ताव का अनुमोदन प्रदान करने से संबंधित बोर्ड के संकल्प की प्रति प्रस्तुत की जानी है।	बोर्ड ने संकल्प संख्या-176 (कार्यसूची की मद-37) द्वारा अपनी 30.5.2014 को आयोजित बैठक में इस परियोजना के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है (बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत कर दी गई है)। जब बोर्ड को इस तथ्य से अवगत कराया गया कि केवल एक ही टेंडर प्राप्त हुआ है, तो बोर्ड ने 30.03.2015 को आयोजित बैठक में संकल्प संख्या 317 (कार्यसूची की मद -17) द्वारा यह निर्णय लिया कि प्राप्त हुए वर्तमान टेंडर को निरस्त किया जाए और परियोजना की पुनर्संरचना के पश्चात फिर से टेंडर आमंत्रित किए जाएं। (बोर्ड के उक्त संकल्प की प्रति प्रस्तुत की जाती है)। अत: संभावित बोलीदाताओं की 17.04.2015 को आयोजित बैठक में प्राप्त सुझावों के आधार पर वर्तमान प्रस्ताव निरुपित किया गया है।

8.1 इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 26 जून 2015 को वीओसीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के संबंध में एक संक्षिप्त प्रस्तुतिकरण दिया था। हार्ड कापी प्रदान की गई है। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने-अपने विचार व्यक्त किए।

8.2 संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि वीओसीपीटी निम्नलिखित मुद्दों के संबंध में कार्रवाई करने की पहल करेगा:

(i) तूतीकोरिन स्टीवडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) द्वारा किए गए अनुरोध को देखते हुए, वीओसीपीटी इस बात की जांच के लिए सहमत हो गया है कि क्या बर्थ संख्या III/IV पर हैंडल की जा रही धूलभरी कार्गो जैसे कि रॉक फास्फेट, कॉपर कंसेंट्रेट, उर्वरक को इस परियोजना के अंतर्गत सम्मिलित किया जाए।

(ii) वीओसीपीटी ने उल्लेख किया कि वह 12,500 टन/प्रति दिन की हैंडलिंग दर को संशोधित करेगा और एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। वीओसीपीटी को अपना संशोधित प्रस्ताव हमें प्रस्तुत करने के लिए 5 दिन अर्थात 30 जून 2015 तक का समय दिया गया था और तत्पश्चात सभी हितधारियों को अपनी टिप्पणियां 3 दिनों के भीतर भेजने के लिए इसे अग्रेषित किया गया था।

9. चूँकि वीओसीपीटी ने अनुवर्ती रूप से अपने पत्र दिनांक 23 जुलाई 2015 द्वारा इष्टतम क्षमता की गणना (जिस पर इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अंतिम रूप से विचार किया गया है) के संबंध में हमारे द्वारा उठाए गए बिंदुओं का

समाधान करते हुए अंतिम रूप से संशोधित गणना प्रस्तुत की है, इसलिए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 16 जुलाई 2015 के पूर्व संशोधित प्रस्ताव के संबंध में इस आदेश में उल्लेख नहीं है।

10.1. **वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2015 द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर का अनुसरण करने पर, यह देखा गया है कि पत्तन द्वारा दिए गए उत्तर में कुछ बिंदुओं का पर्याप्त रूप से समाधान नहीं किया गया है। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में कार्रवाई करने के लिए जिन दो बिंदुओं पर निर्णय लिया गया था, उनके संबंध में कोई प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की थी। इसलिए, वीओसीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 17 जुलाई 2015 द्वारा उनसे अनुरोध किया गया था कि वे अपने अधूरे उत्तर के संबंध में सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 जुलाई 2015 द्वारा अपने उत्तर के साथ संशोधित लागत की गणना और संशोधित प्रस्तावित दरें प्रस्तुत की हैं। इस प्रकार, हमारे पत्र दिनांक 17 जुलाई 2015 के पत्र द्वारा वीओसीपीटी को जिस अधूरी सूचना के संबंध में बताया गया था और वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 जुलाई 2015 के द्वारा जो उत्तर दिया गया है, वह नीचे तालिका में दिया गया है:**

क्रं.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए मुद्दे	वीओसीपीटी से प्राप्त उत्तर
(i)	संयुक्त सुनवाई में, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) को निम्नलिखित बिंदुओं के संबंध में कार्रवाई प्रारंभ करनी थी:	यह तथ्यात्मक स्थिति है।
	(क) संयुक्त सुनवाई में तूतीकोरन स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) द्वारा किए गए निवेदन को देखते हुए, वीओसीपीटी को इस बात की जांच करनी थी कि क्या बर्थ संख्या III/IV पर हैंडल किए गए अन्य धूलभरे कार्गो, जैसेकि रॉक फास्फेट, कॉपर कंसेंट्रेट, उर्वरक को इस परियोजना के अंतर्गत सम्मिलित किया जाना है।	
	(ख) संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी ने यह उल्लेख किया कि वे 12500 टन/प्रतिदिन की हैंडलिंग दर को संशोधित करेंगे और संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे। वीओसीपीटी को हमें अपना संशोधित प्रस्ताव भेजने के लिए 5 दिन अर्थात 30 जून 2015 तक का समय दिया गया था और तत्पश्चात उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को अपनी टिप्पणियां 3 दिन के भीतर भेजने के लिए इसे अग्रेषित करने के लिए कहा गया था।	III अथवा IV बर्थ में कोयला, जिप्सम, चूना और धूलभरे कार्गो जैसेकि रॉक फास्फेट, सल्फर, उर्वरक को भी मशीनीकरण प्रणाली के माध्यम से हैंडल किया जाएगा।
	यह देखा गया है कि संयुक्त सुनवाई में कार्रवाई के जिन मुद्दों, जिनका उल्लेख ऊपर किया गया है, के संबंध में निर्णय लिया गया था, उनके संबंध में वीओसीपीटी ने समाधान नहीं किया है। इसलिए, वीओसीपीटी इस बात की जांच करे कि क्या संयुक्त सुनवाई में इस संबंध में तूतीकोरिन स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (टीएसए) द्वारा किए गए निवेदन को ध्यान में रखते हुए बर्थ संख्या III/IV पर हैंडल किए गए अन्य धूलभरे कार्गो, जैसेकि रॉक फास्फेट, कॉपर कंसेंट्रेट, उर्वरक को इस परियोजना के अंतर्गत सम्मिलित किया जाना है।	[वीओसीपीटी ने अंतिम संशोधित लागत विवरण में, हैंडलिंग पैरामीटरों में कोई संशोधन नहीं किया है।]
(ii)	इसके अलावा, हमारे दिनांक 22 जून 2015 के पत्र के पैरा 2 में क्रम संख्या (i) में उठाए गए बिन्दू के संबंध में संतोषजनक रूप से समाधान नहीं किया गया है। उक्त आपत्ति में, यह उल्लेख किया गया है कि 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत इष्टतम क्षमता के	जैसाकि प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिया गया है, बर्थ की 100% क्षमता पर विचार करते हुए इष्टतम क्षमता को संशोधित करके 3.19 एमटीपीए किया गया है और संशोधित लागत

	मूल्यांकन के लिए बहु-उद्देश्यीय बर्थ के निर्धारण के लिए मानदण्ड निर्धारित करने से संबंधित 2008 के दिशानिर्देश के अनुबंध V में दिए खण्ड 3.1 के अनुसार, अधिष्ठापित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरणों की हैंडलिंग दर के संदर्भ में बर्थ पर हैंडल किए जाने वाले कार्गो की विभिन्न श्रेणियों की क्षमता के अंश की प्रतिशतता पर इष्टतम क्षमता की फार्मूले में निर्धारित गणना के लिए फार्मूले के आधार पर विचार किया जाना है। इष्टतम क्षमता का निर्धारण करने के लिए विचार किए जाने वाले कार्गो की कुल प्रतिशतता का अंश 100% होना चाहिए। इष्टतम क्षमता के अनुमान के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो की कुल प्रतिशतता अंश हालांकि 68.61% है। वीओसीपीटी ने इष्टतम क्षमता की गणना में कार्गो की शेष प्रतिशतता अंश अर्थात 31.39% को कैप्चर नहीं किया है। वीओसीपीटी द्वारा उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए, इष्टतम क्षमता के अनुमान में आवश्यक संशोधन किए जाने हैं।	विवरण वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।
(iii)	वीओसीपीटी ने उत्तर में यह उल्लेख किया है कि बर्थ संख्या III अथवा IV पर हैंडल की गई विभिन्न कार्गो में प्रस्तावित सुविधा, कोयला, जिप्सम, चूना पत्थर की हैंडलिंग के लिए है, जो 68.68%. है। अत: कार्गो के अंश 68.61% पर विचार किया गया है (गणना में, वीओसीपीटी ने इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन के लिए कार्गो के 84.15% के अंश पर विचार किया है)। इस संबंध में, यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि अपफ्रंट दिशा-निर्देश 2008 के खण्ड 3.3.2 के अनुसार, यातायात पूर्वानुमानों का कोई जिक्र किए बिना, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, अधिष्ठापित किए जाने वाले टर्मिनल के उपकरणों के संदर्भ में और यातायात पूर्वानुमानों का कोई जिक्र किए बिना, इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन किया जाना है। इसके अतिरिक्त, जैसाकि हमने अपनी पूछताछ में उल्लेख किया है, इष्टतम क्षमता का पता लगाने के लिए कार्गो की प्रतिशतता का कुल अंश 100% होना चाहिए। इसलिए, वीओसीपीटी से पुन: अनुरोध है कि कार्गो की कुल 100% न कि 84.15%, जैसाकि इसकी गणना से पता चलता है, की प्रतिशतता के अंश पर विचार करते हुए इष्टतम क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करें।	जैसाकि क्रम संख्या (ii) द्वारा उत्तर दिया गया है, 3.19 एमटीपीए के रूप में इष्टतम क्षमता पर विचार किया गया है। संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत की गई है।
(iv)	वीओसीपीटी ने इस मामले के निपटान में शीघ्रता बरतने के लिए कहा है। हम इस स्थिति में नहीं हैं कि इस मामले पर कार्यवाही करें जब तक कि इष्टतम क्षमता, जो अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में महत्वपूर्ण है, के संबंध में प्रकट की गई आपत्तियों का पत्तन द्वारा संतोषजनक समाधान नहीं कर लिया जाता। वीओसीपीटी को इष्टतम क्षमता की गणना में आवश्यक संशोधन करने हैं और तत्काल संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना है। इसके अलावा, जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय किया गया था, प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव (किया जाने वाला) सभी संबंधित उपयोक्ताओं को एक साथ 3 दिनों में भेजी जाने वाली उनकी टिप्पणियों के लिए आवश्यक रूप से अग्रेषित किया जाए और वीओसीपीटी को एक दिन में ही उस पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करनी होगी।	चूँकि 100% बर्थ क्षमता पर विचार करके इष्टतम क्षमता को संशोधित करके 3.19 एमटीपीए किया गया है, इसलिए प्राधिकरण से अनुरोध है कि प्रस्ताव पर विचार करे और विषयांतर्गत परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण शीघ्र करे।

10.2. **वीओसीपीटी ने अंतिम रूप से संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत कर दिया है। दिनांक 22 मई 2015 के प्रस्ताव के अनुसार लागत विवरण की तुलनात्मक स्थिति और वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 23 जुलाई 2015 द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत गणना का विवरण नीचे तालिका में दिया गया है। (वीओसीपीटी द्वारा किए गए संशोधनों को स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है ताकि उसे आसानी से समझा जा सके)**

क्र.सं.	विवरण	दिनांक 22 मई 2015 के प्रस्ताव के अनुसार			दिनांक 23 जुलाई 2015 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार		
		कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए	कुल	वैगन लोडिंग के लिए	ट्रक लोडिंग के लिए
I.	इष्टतम क्षमता		60%	40%		60%	40%
(i)	कुल इष्टतम क्षमता (टन/प्रतिवर्ष)	2,191,231.87			31,93,750		
		(12500T/दिन*365दिन*70%* 68.61%)			(12500T/दिन*365दिन*70%)		
(ii)	कुल इष्टतम क्षमता में वैगन लोडिंग और ट्रक लोडिंग प्रणाली के लिए क्रमश: 60 % और 40 % के अनुपात में इष्टतम क्षमता (टन/प्रति वर्ष)	2,191,232 (12500T/day* 365दिन*70%* 68.61%)	1,314,739 (2191232 टन/वर्ष*60)	876,493 (2191232 टन/वर्ष*40)	3,193,750 (12500टन/दिन*365 दिन*70%)	1,916,250 (31,93,750/वर्ष * 60%)	1,277,500 (31,93,750/वर्ष*40 %)
(iii)	इष्टतम क्षमता (प्रति वर्ष मिलियन टन में (एमटीपीए)	2.19	1.31	0.87	3.19	1.92	1.28
II.	पूंजी लागत	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में	₹ लाख में
(i)	होपर के लिए	292.00 (100%* ₹ 73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	175.20 (60%* ₹ 73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	116.80 (40%* ₹ 73 लाख/यूनिट*4 यूनिट))	292.00 (100%* ₹73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	175.20 (60%* ₹73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)	116.80 (40%* ₹73 लाख/यूनिट*4 यूनिट)
(ii)	टेलीस्टेक के लिए	900.00 (100%* ₹450 लाख/यूनिट*2 यूनिट)	900.00 (100%* ₹450 लाख/यूनिट*2 यूनिट)	- (0%* ₹450 लाख/यूनिट*2 यूनिट)	900.00 (100%* ₹450 लाख/यूनिट*2 यूनिट)	900.00 (100%* ₹450 लाख/यूनिट*2 यूनिट)	- (0%* ₹450 लाख/यूनिट*2 यूनिट)
(iii)	ट्रक के लिए	250 (100%* ₹25 लाख/यूनिट*10 यूनिट)	250.00 (100%* ₹25 लाख/यूनिट*10 यूनिट)	- (0%* ₹ 25 लाख/यूनिट*10 यूनिट)	250 (100%* ₹25 लाख/यूनिट*10 यूनिट)	250.00 (100%* ₹25 लाख/यूनिट*10 यूनिट)	- (0%* ₹25 लाख/यूनिट*10 यूनिट)
(iv)	उप-योग	1,442.00	1325.20	116.80	1,442.00	1325.20	116.80

(v)	**अन्य व्यय** @ 5 %	72.10	66.26	5.84	72.10	66.26	5.84
(vi)	**कुल पूंजी लागत (iv +v)**	**1,514.10**	**1391.46**	**122.64**	**1,514.10**	**1391.46**	**122.64**
III.	**प्रचालन लागत**						
(i)	**ईंधन लागत**	60.52	36.31	24.21	60.52	36.31	24.21
(**क**)	**होपर**	(6132 **घं.** * 5 **ली./घं.***₹49.35/**ली*** 4 **होपर**)	(60%* ₹60.52 **लाख**)	(40% * ₹60.52 **लाख**)	(6132 **घं.** * 5 **ली./घं.***₹49.35/**ली*** 4 **होपर**)	(60%* ₹60.52 **लाख**)	(40% * ₹60.52 **लाख**)
(**ख**)	**टेलीस्टेकर के लिए**	30.26	30.26		30.26	30.26	-
		(6132 **घं.** * 5 **ली./घं.***₹49.35/**ली** *2 **टेलीस्टेकर)**			(6132 **घं.** * 5 **ली./घं.***₹49.35/**ली***2 **टेलीस्टेकर)**		
ग	**ट्रक के लिए**	72.63	72.63	0.00	72.63	72.63	-
		(6132**घं.***2.4**ली/घं.***₹49.35/**ली***10 **ट्रक**)			(6132**घं.***2.4**ली/घं.***₹49.35/**ली***10 **ट्रक**)		
(ii)	**मरम्मत और अनुरक्षण लागत** @5%	75.71	69.57	6.13	75.71	69.57	6.13
		(5%* ₹1514.10 **लाख**)	(5%* ₹1391.46 **लाख**)	(5%* ₹122.64 **लाख**)	(5%* ₹1514.10 **लाख**)	(5%* ₹1391.46 **लाख**)	(5%* ₹122.64 **लाख**)
(iii)	**बीमा** @ 1 %	15.14	13.91	1.23	15.14	13.91	1.23
		(1%* ₹1514.10 **लाख**)	(1%* ₹1391.46 **लाख**)	(1%* ₹122.64 **लाख**)	(1%* ₹1514.10 **लाख**)	(1%* ₹1391.46 **लाख**)	(1%* ₹122.64 **लाख**)
(iv)	**मूल्यह्रास**	95.84	88.08	7.76	95.84	88.08	7.76
		(6.33%* ₹1514.10 **लाख**)	(6.33%* ₹1391.46 **लाख**)	(6.33%* ₹122.64 **लाख**)	(6.33%* ₹1514.10 **लाख**)	(6.33%* ₹1391.46 **लाख**)	(6.33%* ₹122.64 **लाख**)
		2.99	2.42	0.57	2.99	2.42	0.57
(v)	**किराया** (**पट्टा किराया**)	(840 **वर्गमी*** ₹ 355.65 **प्रति वर्गमी**)	(400 **वर्गमी** * 60%) + (80 **वर्गमी** + 360 **वर्गमी**)* ₹ 355.65 **प्रति वर्गमी**	(400 **वर्गमी** * 40%) * ₹ 355.65 **प्रति वर्गमी**	(840 **वर्गमी** * ₹355.65 **प्रति वर्गमी**)	(400 **वर्गमी** * 60%) + (80 **वर्गमी** + 360 **वर्गमी**)* ₹355.65 **प्रति**	(400 **वर्गमी** * 40%) * ₹355.65 **प्रति वर्गमी**

						वर्गमी	
		75.71	69.57	6.13	75.71	69.57	6.13
(vi)	अन्य व्यय @ 5 %	(5% * ₹ 1514.10 लाख)	(5% * ₹ 1391.46 लाख)	(5% * ₹ 122.64 लाख)	(5% * ₹1514.10 लाख)	(5% * ₹1391.46 लाख)	(5% * ₹122.64 लाख)
(vii)	कुल प्रचालन लागत [(i)से (vi)]	428.79	382.76	46.03	428.79	382.76	46.03
IV	अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर)						
	(क)कुल प्रचालन लागत	**428.79**	**382.76**	**46.03**	**428.79**	**382.76**	**46.03**
	(ख) विनियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16 %	**242.26**	**222.63**	**19.62**	**242.26**	**222.63**	**19.62**
	ग) अपेक्षित कुल राजस्व	**671.05**	**605.39**	**65.65**	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii)	इष्टतम क्षमता (टन/प्रति वर्ष)	**2,191,232**	**1,314,739**	**876,493**	**3,193,750**	**1,916,250**	**1,277,500**
(iii)	प्रति टन हैंडलिंग दर (टन ₹ में)						
	(क) विदेशी कार्गो के लिए	--	46.05	7.49	--	**31.59**	**5.14**
	(ख) तटीय कार्गो के लिए	--	27.63	4.49	--	**18.96**	**3.08**

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वैबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति सामने आयी है:

(i) यह प्रस्ताव 10 वर्षों की अवधि के लिए राजस्व की हिस्सेदारी के आधार पर लाइसेंस आधार पर वीओसी व्हार्फ III/ IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी के मशीनीकरण के लिए प्रशुल्क संदर्भ के निर्धारण के लिए है।

(ii) यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों का पालन करते हुए 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर इस प्राधिकरण ने इसी प्रकार की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आदेश संख्या टीएएमपी/8/2015-वीओसीपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 पारित किया था। उक्त आदेश को 21 अप्रैल 2015 को गजट संख्या 132 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

(iii) यह हवाला देते हुए कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क से संबंधित इसकी परियोजना के उत्तर में बोली आमंत्रित करने का प्रस्ताव प्राप्त होने के लिए बढायी गई अंतिम तारीख 27 मार्च 2015 तक केवल एक टेंडर ही प्राप्त हुआ था, पत्तन ने इसी परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

(iv) इस मामले के विश्लेषण के संबंध में कार्रवाई करने से पहले, यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देश समर्पित सुविधाओं जैसे कोयला, अयस्क, कंटेनर, लिक्विड हैंडलिंग टर्मिनल और बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए मानदंड/दिशा-निर्देश निर्धारित करता है। अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देश एक ही प्रचालन अर्थात बर्थ से वैगन लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी/इस परियोजना में परिकल्पित पत्तन उपयोक्ता के ट्रक तक निकासी से संबंधित कोई विशिष्ट मानदंड निर्धारित नहीं करता है। संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित वीओसीपीटी का यह प्रस्ताव बर्थ संख्या III/IV से वैगन लोडिंग प्रणाली/होपरों और पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों के माध्यम से ट्रक तक ड्राई बल्क कार्गो, जिसमें कोयला, चूना और जिप्सन सम्मिलित हैं, के अंतरण के लिए है। चूँकि इस प्रस्ताव में ड्राई बल्क कार्गो की हैंडलिंग की परिकल्पना की गई है, इसलिए, वीओसीपीटी प्रचालन लागत की कुछ मदों के संबंध में अनुमान लगाने के लिए 2008 के अप-फ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित मानदण्ड अपनाता हुआ प्रतीत होता है। 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित कोई विशिष्ट मानदण्ड न होने की स्थिति में और इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के आग्रह के लिए वीओसीपीटी द्वारा व्यक्त शीघ्रता को देखते हुए, संगत सीमा तक बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 के अप-फ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश में निर्धारित मानदण्ड अपनाने से संबंधित वीओसीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है।

(v) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत यह प्रस्ताव वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी के लिए मशीनीकरण से संबंधित है। जबकि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यावहार्यता रिपोर्ट और उसके साथ भेजा गया प्रस्ताव यह दर्शाता है कि मशीनीकरण वीओसी व्हार्फ IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो निकासी से संबंधित है। इस प्रस्ताव और व्यावहार्यता रिपोर्ट में इस असंगत उल्लेख की ओर ध्यान दिलाने पर, वीओसीपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि होपरों के गतिशील स्वरूप के कारण प्रस्तावित प्रणाली या तो बर्थ संख्या IV (अथवा) बर्थ संख्या III में प्रचालित होगी। क्योंकि परियोजना में परिकल्पित सुविधाएं गतिशील स्वरूप की हैं और इनका प्रयोग बर्थ संख्या III में हो सकता है, चूँकि यह बर्थ संख्या IV के पार्श्व में है, इसलिए प्रस्तावित प्रणाली बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV में प्रचालित होगी। पत्तन ने इस बात की पुष्टि की है कि यद्यपि व्यावहार्यता रिपोर्ट बर्थ IV के लिए तैयार की गई है तथापि, प्रस्तावित प्रणाली का प्रयोग बर्थ संख्या III अथवा बर्थ IV के लिए भी किया जा सकता है जो प्रचालन की सुविधा के अनुसार आवश्यकता पर निर्भर करेगा। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर विश्वास व्यक्त किया जाता है।

(vi) इष्टतम क्षमता:

(क) पत्तन ने प्रस्ताव में बर्थ संख्या III/IV पर कार्गो की तीन श्रेणियों अर्थात कोयला, चूना और जिप्सम को हैंडल करने की परिकल्पना की है।

(ख) तूतीकोरिन स्टेवेडोर्स एसोसिएशन द्वारा उठाए गए मुद्दे के संदर्भ में वीओसीपीटी ने यद्यपि इस बात की पुष्टि की है कि अन्य धूलभरे कार्गो जैसे रॉक फास्फेट, सल्फर, उर्वरक को भी प्रस्तावित मशीनीकरण के माध्यम से हैंडल किया जाएगा। इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन के लिए, पत्तन ने 365 दिनों में 70% समुपयोजन के साथ 12,500 टन/प्रति दिन की हैंडलिंग दर पर विचार किया है। पत्तन ने अपने दिनांक 22 मई 2015 के प्रारंभिक प्रस्ताव और दिनांक 16 जुलाई 2015 की संशोधित गणना में क्रमश: इष्टतम क्षमता 2.19 (एमटीपीए) और 2.70 (एमटीपीए) का निर्णय करते समय कार्गो के अंश की प्रतिशतता क्रमश: 68.61 और 84.51 के लिए आवेदन किया है।

2008 के दिशा-निर्देशों के अनुबंध V में खण्ड 3.1 में इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन के लिए बहु-उद्देश्यीय कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं। इष्टतम क्षमता में निर्धारित गणना के लिए फार्मूला के आधार पर विचार किए जाने के लिए अधिष्ठापित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण की हैंडलिंग दर के संदर्भ में बर्थ पर हैंडल की जाने वाली कार्गो के विभिन्न प्रकार की कार्गो की क्षमता के अंश की कुल प्रतिशतता 100% होनी चाहिए।

उल्लेख किए जाने पर, वीओसीपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 जुलाई 2015 में इष्टतम क्षमता को संशोधित कर 3.19 एमटीपीए किया है। इस प्रयोजन के लिए, वीओसीपीटी ने 365 दिन के लिए कार्गो के 100% अंश के लिए 70% समुपयोजन के साथ 12,500 टन/प्रति दिन की हैंडलिंग दर पर विचार किया है, और इष्टतम क्षमता 3.19 एमटीपीए मूल्यांकित की है। चूँकि अपनाए गए सभी पैरामीटर और मूल्यांकित इष्टतम क्षमता एक समान ही है जैसाकि प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/8/2015-वीओसीपीटी दिनांक 15 मार्च 2015 में अनुमोदित है, इसलिए, यह प्राधिकरण 3.19 एमटीपीए, जिसे वीओसीपीटी द्वारा किए गए मूल्यांकन के अनुसार या तो बर्थ संख्या III या फिर बर्थ संख्या IV या दोनों पर हैंडल किया जा सकता है, की इष्टतम क्षमता के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में आगे की कार्रवाई करता है।

प्रस्तावित प्रणाली को बर्थ संख्या III या बर्थ संख्या IV में प्रचालित किया जाएगा। प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क के संबंध में निर्णय करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा विचार की गई कुल इष्टतम क्षमता 3.19 एमटीपीए है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि 3.19 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए, वीओसीपीटी ने दोनों बर्थो अर्थात III और IV की इष्टतम क्षमता का अलग-अलग मूल्यांकन नहीं किया है, यद्यपि, इसने या तो बर्थ संख्या III या फिर बर्थ संख्या IV या दोनों बर्थों पर हैंडल किए जाने वाले इस परियोजना के लिए प्रस्तावित उपकरण की परिकल्पना की है। वीओसीपीटी ने मामले पर कार्रवाई के दौरान यह निवेदन किया है कि अपने निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क 3.19 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता से अधिक हो जाने पर प्राधिकरण उसकी समीक्षा करे।

ऐसा होते हुए, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा दी गई सहमति में विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि किसी भी समय परियोजनावधि के दौरान, बीओटी प्रचालक द्वारा या तो बर्थ संख्या III या फिर बर्थ संख्या III और IV दोनों बर्थों पर हैंडल किया गया कार्गो 3.19 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता से अधिक हो जाता है तो इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जानी होगी और एक लाइसेंसधारी होने के नाते वीओसीपीटी को संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करना सुनिश्चित करना चाहिए। इसलिए, वीओसीपीटी

को बोली देने के चरण के समय पर बोली दस्तावेज में सभी संभावित बोलीदाताओं को तथा रियायत करार में यह स्थिति पूर्ण रूप से स्पष्ट कर देनी चाहिए।

(vii) 60 प्रतिशत और 40 प्रतिशत के अनुपात में बर्थ पर ही क्रमश: होपरों के माध्यम से रेलवे वैगनों में कार्गो की निकासी और पत्तन उपयोक्ताओं के ट्रकों में कार्गो की निकासी के बीच वीओसीपीटी द्वारा बर्थ संख्या 4 के कार्गो के 3.19 मिलियन मीट्रिक टन की इष्टतम क्षमता की निकासी को पृथक किया गया है। तदनुसार, उक्त प्रतिशतता लागू करते हुए, 31,93,750 टन की कुल इष्टतम क्षमता को रेलवे वैगन में कार्गो की निकासी के लिए 19,16,250 टन (अर्थात 1.916 एमएमटी) और कार्गो बर्थ पर ही हॉपर का उपयोग करते हुए पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो का निकास करने के लिए 12,77,500 टन (अर्थात 1.278 एमएमटी) में पृथक किया गया है।

यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि इस परियोजना के लिए मार्च 2015 के आदेश में, वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, इष्टतम क्षमता के निरसन पर वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली के लिए 60% और पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों के माध्यम से आवागमन के लिए 40% केरूपमें विचार किया गया है। संदर्भाधीन प्रस्ताव के अंतर्गत, वीओसीपीटी ने वैगन लोडिंग प्रणाली और पत्तन उपयोक्ता के ट्रक द्वारा कार्गो के आवागमन के लिए अंश की वही प्रतिशतता पर विचार किया है। कार्गो अंतरण की दोनों मोडो के बीच इष्टतम क्षमता की उपर्युक्त पृथकता पर विश्वास व्यक्त किया जाता है और विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।

(viii) पूंजी लागत :

वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत का ₹14.42 करोड़ का अनुमान यांत्रिक उपकरणों के संबंध में है। वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹14.42 करोड़ की कुल पूंजी लागत में से, वीओसीपीटी ने रेलवे वैगन में कार्गो की निकासी के लिए ड्राई बल्क कार्गो हैंडलिंग के लिए ₹13.25 करोड़ पर विचार किया है और होपरों का प्रयोग करते हुए पत्तन उपयोक्ता के ट्रक के माध्यम से कार्गो की निकासी के लिए पूंजी लागत का अनुमान ₹1.16 करोड है। पूँजी लागत के ब्यौरे पर नीचे चर्चा की गई है:

(क) पत्तन ने ₹0.73 करोड प्रति हॉपर की यूनिट लागत पर 150 टन की क्षमता के कुल 4 हॉपरों का प्रस्ताव किया है। बर्थ पर विद्यमान पत्तन क्रेन/पोत क्रेन प्रस्तावित टायर-माउंटिड होपरों को फीड करेगी जोकि लगभग दो मिनट प्रति ट्रक के समय में सीधे ट्रकों को भरेगा। प्रत्येक पत्तन क्रेन/पोत क्रेन से कार्गो की निकासी के लिए एक समर्पित मोबाइल हॉपर रखने की परिकल्पना की गई है। 4 हॉपरों की कुल लागत ₹2.92 करोड का अनुमान लगाया गया है। कार्गो निकासी की इन दो प्रणालियों के बीच पृथक की गई कुल इष्टतम क्षमता के अनुपात पर विचार करते हुए, हॉपरों के लिए कुल पूंजी लागत का 60 प्रतिशत अर्थात ₹1.75 करोड़ वैगन लोडिंग के लिए आवंटित किए गए हैं और ड्राई बल्क कार्गो की हैंडलिंग के लिए आबंटित 40 प्रतिशत अर्थात ₹1.16 करोड़ की पूंजी लागत के रूप में विचार किया गया है।

(ख) 21 मार्च 2015 के आदेश में, पत्तन ने एक होपर की लागत का अनुमान ₹3 करोड लगाया था। जब वर्तमान प्रस्ताव में ₹0.73 करोड के घटे स्तर पर होपर की यूनिट दर का अनुमान लगाने के आधार के बारे में पूछा गया था, तो पत्तन ने उल्लेख किया कि गतिशील होपरों की धारण क्षमता को घटाकर 600 टन से 150 टन किया गया है। चूँकि होपरों की क्षमता में ¼ भाग की कमी आयी है, इसलिए वीओसीपीटी ने पूँजी लागत भी घटाकर ¼ भाग अर्थात ₹3 करोड से घटाकर ₹0.73 करोड कर दी है।

(ग) वैगन में कार्गो के अंतरण के लिए, ₹2.92 करोड की हॉपरों की पूंजी लागत के अलावा, वीओसीपीटी ने 600 टीपीएच की क्षमता के टेलीस्टेक नामक दो लोडिंग उपकरण का प्रस्ताव किया है। इस मामले में,

मौजूदा पत्तन क्रेनों/पोत क्रेनों के माध्यम से अथवा विकल्प के रूप में 100 टी एचएमटी के माध्यम से, जैसा भी मामला हो, पोत से कार्गो को पहले अनलोड किया जाएगा और उसके बाद प्रस्तावित मोबाइल होपरों को फीड किया जाएगा। एक-एक करके लगातार ट्रक टेलीस्टेक को फीड करते रहेंगे ताकि पूरे रेक की लोडिंग को पूरा किया जा सके। अत: वीओसीपीटी ने टेलीस्टेक के अलावा, प्रत्येक 20 टन की क्षमता वाले 10 कस्टोमाइज्ड ट्रकों का भी प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी ने दो टेलीस्टेक की कुल पूंजी लागत का अनुमान ₹9.00 करोड और दस ट्रकों की कुल लागत का अनुमान ₹2.50 करोड़ लगाया है। इस प्रकार, रेलवे वैगन में कार्गो के अंतरण के लिए अनुमानित कुल पूंजी लागत ₹13.25 करोड़ है। वीओसीपीटी द्वारा वैगन लोडिंग और ट्रक लोडिंग के लिए सुविचारित कुल पूंजी लागत ₹14.42 करोड उपर्युक्त के आधार पर तथा चूंकि उपकरण की संख्या पर पत्तन द्वारा जो विचार किया गया है, वह व्यावहार्यता रिपोर्ट के आधार पर है, और यह भी कि किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशित बोलीदाता ने किसी भी उपकरण की संख्या, वीओसीपीटी द्वारा प्रत्येक उपकरण की संख्या/क्षमता की अनुमानित पूंजी लागत के संबंध में कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है, इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक उपकरण की संख्या/क्षमता पर विश्वास व्यक्त किया गया है।

(घ) वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹14.42 करोड की पूँजी लागत में विविध पूँजी लागत का अनुमान सम्मिलित नहीं है। 2008 के प्रशुल्क् दिशानिर्देशों में पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विविध पूंजी लागत का आकलन करने के लिए मानदण्ड निर्धारित हैं। विविध पूंजी लागत निर्माण अवधि आदि के दौरान कार्यशील पूंजी लागत, ब्याज को वहन करने के लिए होती है। पत्तन ने पूँजी लागत पर 5% की दर से विविध पूँजी लागत पर विचार किया है अर्थात पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹66.26 लाख और रेलवे वैगन में कार्गो मूवमेंट के लिए ₹5.84 लाख, जो कुल मिलाकर ₹72.10 लाख की विविध पूँजी लागत है। वीओसीपीटी द्वारा पूँजी लागत के 5% की दर से सुविचारित विविध पूँजी लागत 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है।

इस प्रकार, कुल पूँजी लागत, जिसमें विविध पूँजी लागत सम्मिलित है, ₹15.14 करोड है। होपरों की पूँजी लागत को 60% और 40% के अनुपात में कार्गो निकासी की दो प्रणालियों के बीच बांटा गया है। ट्रकों और टेलीस्टेक से संबंधित मदों की पूँजी लागत वैगन लोडिंग प्रणाली के माध्यम से कार्गो निकासी के लिए समर्पित है। तद्नुसार, कुल पूंजी लागत का विसंयोजन ₹15.14 करोड रूपए है जिसमें वैगनों के माध्यम से कार्गो के संचलन के लिए ₹13.91 करोड रूपए और ट्रकों के माध्यम से कार्गो के संचलन के लिए ₹1.23 करोड है।

(ix) परिचालन लागत :

पत्तन ने दो कार्गो आवाजाही के लिए अर्थात बर्थ पर वैगन लोडिंग के लिए और ड्राई बल्क कार्गो की हैंडलिंग के लिए परिचालन लागत का अनुमान अलग से लगाया है, जिस पर नीचे चर्चा की गई है :

(क) ईंधन लागत :

(i) प्रचालन के 6132 घंटे की अवधि के लिए और प्रति लीटर ₹49.35 की दर से हॉपरों, टेलीस्टेक और ट्रकों के संबध में ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है।

(ii) 5 लीटर प्रति घंटा /प्रति होपर की दर से और 5 लीटर प्रति घंटा /प्रति टेलीस्टेक की दर से ईधन की खपत का अनुमान लगाया गया है। ट्रकों के

संबंध में वीओसीपीटी ने प्रति घंटे 2.4 लीटर पर ईंधन की खपत पर विचार किया है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि इस परियोजना के लिए प्रस्तावित उपकरणों के बेडे के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में ईंधन की किसी खपत के संबंध में कोई मानदड निर्धारित नहीं है। चूंकि वीओसीपीटी द्वारा ईंधन की खपत के संबंध में सुविचारित मानदण्ड कथित रूप से व्यावहार्यता रिपोर्ट पर आधारित हैं, अत: हॉपर, टेलीस्टेक और ट्रक के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की खपत पर विश्वास व्यक्त किया जाता है और वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर विचार किया गया है।

(iii) ₹49.35 प्रति लीटर की ईंधन की दर दस्तावेजी साक्ष्य पर मान्य है और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण

वीओसीपीटी द्वारा यांत्रिक उपकरण लागत पर 5% मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन किया गया है जो ड्राई बल्क टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया गया है। हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागत के घटक पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर भी विचार किया गया है।

(ग) बीमा लागत एवं अन्य व्यय

वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत सकल नियत परिसंपत्तियों की 1% और अन्य व्यय नियत परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर आकलन किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप हैं। हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागत सहित उपकरण की पूँजीगत लागत पर इन दोनों लागत घटकों पर विचार किया गया है।

(घ) मूल्यह्रास

दिशानिर्देशों के अनुसार, मूल्यह्रास की गणना कम्पनी अधिनियम में निर्धारित सीधी रेखा विधि (एसएलएम) के अनुसार मूल्यह्रास दरों का अनुपालन करते हुए की जानी चाहिए। वीओसीपीटी ने यांत्रिक और विद्युत लागत पर 6.33% की दर से मूल्यह्रास की गणना की है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास व्यक्त किया गया है। हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागतों का भाग बने उपकरण लागत के घटक पर मूल्यह्रास की भी गणना की गई है।

(ड) लाइसेंस शुल्क

(i) अपफ्रंट प्रशुल्क से संबंधित दिशानिर्देशों में यह विनिर्दिष्ट है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन संबंधित महापत्तन न्यासों के दर मानों में निर्धारित दरों के आधार पर किया जाना है।

(ii) प्रत्येक उपकरण द्वारा घेरे जाने वाले क्षेत्रफल के संबंध में पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया गया है। वीओसीपीटी ने 10 मीटर * 10 मीटर के माप के 4 होपरों, 20 मीटर * 4 मीटर के माप के 2 टेलीस्टेक और 12 मीटर * 3 मीटर के माप के 10 ट्रकों के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। वीओसीपीटी ने ₹355.65 प्रति वर्ग मीटर पर लाइसेंस शुल्क की यूनिट दर को अपनाया है, जो कि विद्यमान दरमानों के अनुसार दिखायी देती प्रतीत होती है।

(iii) लागत विवरण में, वीओसीपीटी ने ₹2.99 लाख का कुल लाइसेंस शुल्क दर्शाया है जिसमें पत्तन उपयोक्ता के ट्रकों में कार्गो निकासी के लिए ₹0.57 लाख और वैगन में कार्गो निकासी के लिए ₹2.42 लाख सम्मिलित हैं। यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने घेरे गए क्षेत्रफल के आधार पर प्रत्येक प्रकार के उपकरण के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा लगाए गए पट्टा किराए के अनुमान पर विश्वास किया जाता है और सहमति व्यक्त की जाती है।

पत्तन ने वैगन के माध्यम से और ट्रकों के माध्यम से कार्गो निकासी के लिए क्रमश: 60:40 के अनुपात में लाइसेंस शुल्क के अनुमान के लिए होपरों के क्षेत्र का पृथक्करण किया है। टेलीस्टेक्स और ट्रकों के लिए लाइसेंस शुल्क रेलवे वैगन में कार्गो निकासी के लिए संगत है और इस प्रकार केवल कार्गो के इस विशेष आवागमन के लिए ही विचार किया गया है।

(च) उक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत का आकलन रेलवे वैगन में कार्गो निकासी के लिए ₹382.76 लाख है, पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में कार्गो अंतरण के लिए ₹46.03 लाख है, जो कुल मिलाकर ₹428.79 लाख बनता है।

(x) वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तुत लागत विवरण को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है।

(xi) वीओसीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित अनुसार अनुमानित पूँजी लागत के 16% पर विनियोजित पूंजी पर प्रतिफल का आकलन किया है।

(xii) अपेक्षित वार्षिक राजस्व

(क) कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) का आकलन ₹671.05 लाख है जोकि प्रचालन लागत (₹428.79 लाख) और पूंजी लागत पर 16% के प्रतिफल (₹242.26 लाख) को मिलाकर है।

वैगन में कार्गो अंतरण के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) का आकलन ₹605.39 लाख है जोकि प्रचालन लागत (₹382.76 लाख) और पूंजी लागत पर 16% के प्रतिफल (₹222.63 लाख) को मिलाकर है और ट्रक के माध्यम से कार्गो के अंतरण के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) का आकलन ₹65.65 लाख है, जिसमें से ₹46.03 लाख प्रचालन लागत है और 19.62 लाख पूँजी लागत पर 16% प्रतिफल है।

(ख) वीओसीपीटी ने सुविधा की इष्टतम क्षमता से समस्त मूल्यांकित एआरआर की वसूली की परिकल्पना की है। तदनुसार, ₹605.39 लाख कार्गो के लिए, एएआर के लिए वैगन लोडिंग प्रणाली के माध्यम से और 19,16,250 टन की इष्टतम क्षमता के लिए दर का आकलन वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 31.59 प्रति टन किया गया है।

ट्रक के माध्यम से कार्गो निकासी के लिए, एएआर ₹65.65 लाख पर 12,77,500 टन की इष्टतम क्षमता पर विस्तृत है और हैंडलिंग प्रभार का आकनल ₹5.14 प्रति टन किया गया है, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

(ग) वीओसीपीटी ने इस परियोजना के अंतर्गत ड्राई बल्क कार्गो के रूप में कोयला, जिप्सम और चूना हैंडल करने के लिए परिकल्पना की है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीओसीपीटी ने टीएसए द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर यह उल्लेख किया है कि ड्राई बल्क कार्गो की उपर्युक्त श्रेणियों के अलावा, ड्राई बल्क कार्गो जैसे रॉक फास्फेट, उर्वरक, सल्फर को भी प्रस्तावित अर्ध मशीनीकरण सुविधा में हैंडल किया जा सकता है। इस बात के होते हुए, टीएसए द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर अनुवर्ती रूप से वीओसीपीटी द्वारा संसूचित ड्राई बल्क कार्गो की श्रेणियों अर्थात रॉक फास्फेट, सल्फर और उर्वरक को भी अनुमोदित एसओआर में सम्मिलित किया गया है। इसके अलावा, वीओसीपीटी ने, 21 मार्च, 2015 के आदेश से संबंधित प्रक्रियाओं में इस बात की पुष्टि की है कि हैंडल किया गया समस्त कार्गो केवल विदेशी कार्गो होगा। तथापि, पत्तन द्वारा, तापीय कार्गो को छोडकर, जिसके लिए तटीय रियायत की छूट नहीं है, प्रस्तावित 60% की विदेशी दर पर तटीय दर निर्धारित की गई है।

(xiii) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा अपने पत्र सं. पीटी 11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के साथ पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी, दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग से संबंधित दिशानिर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/62/2014-जनरल के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महा पत्तन न्यासों के वर्तमान एसओआर में निर्धारित "तटीय पोत" की परिभाषा को निम्नवत रूप से प्रतिस्थापित करने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है:

"तटीय पोत" से तात्पर्य किसी ऐसे पोत से होगा जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से नियोजित हो और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए वैध तटीय लाइसेंस हो"।

इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को "तटीय पोत" की उपरोक्त परिभाषा के अनुरूप आशोधित कर दिया है।

(xiv) यह सामान्य विनिर्देशन, कि वश से बाहर के कारणों, जिसके लिए प्रचालक उत्तरदायी हो, से उपयोक्ता से विलम्ब के लिए कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा, को प्रस्तावित एसओआर में समाहित नहीं किया गया है। यह नोट प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित एसओआर में शामिल है।

(xv) 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.9 के अनुसार, वीओसीपीटी ने ऐसे इन्डैक्सेशन के लिए विचारणीय बुनियादी डब्ल्यूपीआई देते हुए प्रत्येक वर्ष स्वत: समायोजन के लिए इन्डेक्सेशन कारक से संबंधित सामान्य

नोट का प्रस्ताव किया है। चूँकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचार किए जाने वाले लागत आकलन कथित रूप से वर्ष 2015 से संबंधित बाजार दर पर आधारित हैं, यह उपयुक्त और संगत पाया गया कि प्रत्येक वर्ष स्वत: समायोजन के लिए विचार किया जाने वाला बुनियादी डब्ल्यूपीआई 01 जनवरी, 2015 को निर्धारित किया जाए, जैसाकि पत्तन ने प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, इस संबंध में एक नोट संदर्भ प्रशुल्क की अनुसूची में समाविष्ट किया जाता है।

(xvi) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में यह अपेक्षित है कि यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करे। तथापि, 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में यह अपेक्षित नहीं है कि यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों का अध्ययन करे, फिर भी यह मानना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन यथोचित और प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे। जैसाकि पहले ध्यान में लाया गया है, वीओसीपीटी ने ट्रक लोडिंग और वैगन लोडिंग के लिए अलग निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने मशीनीकृत सुविधा की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता के संदर्भ में कार्गो निकासी के संदर्भ में निष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं और पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में/रेलवे वैगन तक कार्गो निकासी के संबंध में उत्पादकता के संदर्भ में भी प्रस्ताव किया है और लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा की जाती है कि वह दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करे।

ट्रक लोडिंग के लिए, पत्तन ने प्रस्ताव किया है: (क) बर्थ III/IV पर अधिष्ठापित मशीनीकृत प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति माह न्यूनतम 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता, और (ख) प्रत्येक 20 टन क्षमता (लगभग) के ट्रकों अथवा आनुपातिक रूप से प्रति घंटा प्रति होपर 7 ट्रक लोड करने के लिए लाइसेंस। 21 मार्च, 2015 के आदेश पर कार्रवाई करते हुए वीओसीपीटी ने 7 ट्रक प्रति होपर लोडिंग के निष्पादन पैरामीटर निर्धारित करने के लिए उक्त आदेश को पारित करते समय, पहले ही आधार प्रस्तुत किया है, जिस पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास व्यक्त किया जाता है। वैगन लोडिंग के लिए वीओसीपीटी ने प्रस्ताव किया है: (क) बर्थ III/IV पर अधिष्ठापित मशीनीकृत प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति माह 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता, और (ख) 2 घंटों में वहन क्षमता वाले 66 टन (लगभग) के प्रत्येक 30 वैगनों से युक्त आधा रेक की लोडिंग को पूरा करने के लिए लाइसेंस। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं।

13.1 उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादन मानक, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किए गए हैं, क्रमश: अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III के रूप में संलग्न हैं।

13.2 परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओपीसीटी में लाइसेंस आधार पर वीओसी व्हार्फ III/IV से वैगन लोडिंग/पत्तन उपयोक्ता के ट्रक में अंतरण के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करती है तथा इन्हें निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करती है।

13.3. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क या तो बर्थ संख्या III अथवा IV या फिर मिश्रित रूप में हैंडल की गई 3.19 एमटीपीए की कार्गो की इष्टतम क्षमता के लिए है।

जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा सहमति व्यक्त की गई थी, यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय बर्थ संख्या III अथवा बर्थ संख्या IV अथवा बर्थ संख्या III और इसके साथ बर्थ संख्या IV पर

बीओटी प्रचालक द्वारा हैंडल की गई ड्राई बल्क कार्गो 3.19 एमटीपी की इष्टतम क्षमता से अधिक पायी जाती है तो प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी और वीओसीपीटी को लाइसेंसधारी होने के नाते यह सुनिश्चित करना चाहिए कि संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की गई है। इसलिए, वीओसीपीटी को बोली देने के चरण के समय पर निविदा दस्तावेज में, बोली देने के चरण के समय सभी प्रत्याशित बोलीदाताओं और रियायत करार में उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट कर देनी चाहिए।

14.1. 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करार में उल्लेख करे।

14.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क, उस वर्ष के लिए प्रासंगिक संबंधित क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क स्वत: संशोधित हो जाएगा, जोकि पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से निष्पादन मानकों (निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व संबंधित वर्ष के लिए क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा । इस प्रकार का निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा ।

14.3. परियोजना के लाइसेंस करार के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करार में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो ।

14.4. प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास का दृष्टिकोण जानने के लिए अनुरोध करेगा।

14.5. लाइसेंसधारी द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा समाविष्ट निष्पादन मानकों में उपलब्धि प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

14.6. महापत्तन न्यास के दृष्टिकोण पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करार में समाविष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए है तो यह 15 मार्च तक निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

14.7. **निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क से संबंधित प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और लाइसेंसधारी द्वारा इनके अनुपालन की जांच करेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंसधारी द्वारा निष्पादन मानक की उपलब्धियां अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। क्रमबद्ध संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क के निर्धारण में वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए दृष्टांत का अनुपालन किया जाएगा।**

14.8. **प्रचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से प्राप्त कार्य-निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरे करने की शर्त के साथ इस प्राधिकरण द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारी तीसरे वर्ष से निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क के लिए लाइसेंसधारी स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ पहली मार्च तक निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू होने वाले निष्पादन-युक्त-प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।**

14.9. **जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 में विनिर्दिष्ट है, यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंसधारी द्वारा कोई उपलब्धि हांसिल न किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जॉच करायी जाएगी और वीओसीपीटी को अपने निष्कर्षों से अवगत कराया जाएगा। वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा ।**

14.10. **जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 में विनिर्दिष्ट है, लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर दर्शाया जाएगा।**

14.11. **जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 में विनिर्दिष्ट है, लाइसेंसधारी कार्गो यातायात, पोत बर्थ की दिन की आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के संबंध में तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेंगे। ये तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी ।**

14.12. **जैसाकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 में विनिर्दिष्ट है, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी सूचनाएं अपनी वैबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण प्रस्तुत वाणिज्यिक रूप से संवेदशील ऑकडे/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंसधारी से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।**

14.13. **दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार, यदि दर मानों और निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या के संबंध में यदि कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।**

14.14. **इस परियोजना से संबंधित निष्पादन मानदण्ड बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाएगा। लाइसेंसधारी से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।**

14.15. **लाइसेंस धारकों के वास्तविक कार्य निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा । यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित हो तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।**

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा/143/2015/213]

अनुलग्नक-I

वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास पर पोतघाट III/IV से वैगन/ट्रक लदान प्रणाली तक 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए कार्गो के स्थानान्तरण हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरणी

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वीओसीपीटी के 23.7.2015 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में आकलन			टीएएमपी द्वारा विचारित		
		कुल	वेगन लदान के लिए	ट्रक लदान के लिए	कुल	वेगन लदान के लिए	ट्रक लदान के लिए
I.	इष्टतम क्षमता						
(i).	कुल इष्टतम क्षमता (टन/वर्ष)	3,193,750.00			3,193,750.00		
		(12500टन/दिन * 365दिन * 70%)			(12500टन/दिन * 365दिन * 70%)		
(ii).	3.19 मिलियन टन की कुल इष्टतम क्षमता का वैगन और ट्रक लदान प्रणाली के लिए क्रमश: 60% और 40% के अनुपात में इष्टतम क्षमता (टन/वर्ष)	3,193,750	1,916,250	1,277,500	3,193,750.00	1,916,250.00	1,277,500.00
		(12500टन/दिन * 365दिन * 70%)	(3193750टन/वर्ष *60%)	(3193750टन/वर्ष *40%)	(12500टन/दिन * 365 दिन * 70%)	(3193750टन/वर्ष *60%)	(3193750टन/वर्ष *40%)
(iii).	इष्टतम क्षमता [मिलियन टन प्रति वर्ष में (एमटीपीए)]	**3.19**	**1.92**	**1.28**	**3.19**	**1.92**	**1.28**
II.	पूंजी लागत:	रु. लाख	रु.लाख	रु. लाख	रु.लाख	रु.लाख	रु.लाख
(i).	हॉपरों के लिए	292.00	175.20	116.80	292.00	175.20	116.80
		(100%* रु.73लाख/यूनिट* 4यूनिट)	(60%* रु.73लाख/यूनिट*4यूनिट)	(40%* रु.73लाख/यूनिट*4 यूनिट)	(100%* रु.73 लाख/यूनिट* 4यूनिट)	(60%* रु.73लाख/यूनिट*4यूनिट)	(40%* रु.73लाख/यूनिट*4 यूनिट)
(ii).	टेलीस्टेक्स के	900.00	900.00	0.00	900.00	900.00	0.00

	लिए	(100%*रु.450लाख*2यूनिट)	(100%*रु.450लाख*2यूनिट)	--	(100%*रु.450 लाख*2 यूनिट)	(100%*रु.450लाख*2 यूनिट)	--
(iii).	ट्रकों के लिए	250.00	250.00	0.00	250.00	250.00	0.00
		(100%*रु.25लाख*10यूनिट)	(100%*रु.25लाख*10यूनिट)	--	(100%*रु.25 लाख*10 यूनिट)	(100%*रु.25 लाख*10 यूनिट)	--
(iv).	उप जोड़ (i+ii+iii)	**1,442.00**	**1,325.20**	**116.80**	**1,442.00**	**1,325.20**	**116.80**
(v).	विविध लागत @ 5%	72.10	66.26	5.84	72.10	66.26	5.84
		(5% * रु.1442 लाख)	(5% * रु.1325.20 लाख)	(5% * रु.116.80 लाख)	(5% * रु.1442 लाख)	(5% * रु.1325.20 लाख)	(5% * रु.116.80 लाख)
(vi).	कुल पूंजी लागत (iv+v)	**1,514.10**	**1,391.46**	**122.64**	**1,514.10**	**1,391.46**	**122.64**
III.	<u>प्रचालन लागत:</u>						
(i).	इंधन लागत :						
(क).	हॉपरों के लिए	60.52	36.31	24.21	60.52	36.31	24.21
		(6132घंटे*5ली./घंटा*रु.49.35/ली.*4/हॉपर)	(60%* रु.60.52लाख)	(40%* रु.60.52लाख)	(6132घंटे*5ली./घंटा*रु.49.35/ली. *4/हॉपर)	(60%* रु.60.52लाख)	(40%* रु.60.52लाख)
(ख).	टेलीस्टेक्स के लिए	30.26	30.26 (6132घंटे*5ली./घंटा*रु.49.35/ली.*2टेलीस्टेक्स)	0.00	30.26	30.26 (6132घंटे*5ली./घंटा*रु.49.35/ली.*2टेलीस्टेक्स)	0.00
(ग).	ट्रकों के लिए	72.63	72.63 (6132घंटे*2.4ली./घंटा*रु.49.35/ली.*10ट्रक)	0.00	72.63	72.63 (6132घंटे*2.4ली./घंटा*रु.49.35/ली.*10ट्रक)	0.00
(ii).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत @5%	75.71	69.57	6.13	75.71	69.57	6.13
		(5%* रु.1514.10 लाख)	(5%* रु.1391.46 लाख)	(5%* रु.122.64 लाख)	(5%* रु.1514.10 लाख)	(5%* रु.1391.46 लाख)	(5%* रु.122.64 लाख)
(iii).	बीमा @ 1%	15.14	13.91	1.23	15.14	13.91	1.23
		(1%* रु.1514.10 लाख)	(1%* रु.1391.46 लाख)	(1%* रु.122.64 लाख)	(1%* रु.1514.10 लाख)	(1%* रु.1391.46 लाख)	(1%* रु.122.64 लाख)
(iv).	मूल्यह्रास	95.84	88.08	7.76	95.84	88.08	7.76
		(6.33%* रु.1514.10 लाख)	(6.33%* रु.1391.46 लाख)	(6.33%* रु.122.64 लाख)	(6.33%* रु.1514.10 लाख)	(6.33%* रु.1391.46 लाख)	(6.33%* रु.122.64 लाख)
(v).	किराया (लीज़ किराया)	2.99	2.42	0.57	2.99	2.42	0.57
		(840वर्ग मी..*रु.355.65/वर्ग मी.)	((400वर्ग मी..*60%)+(80वर्ग मी..+ 360वर्ग मी.))*रु.355.65/वर्ग मी.)	(400वर्ग मी..*40%*रु.355.65/वर्ग मी.)	(840वर्ग मी..*रु.355.65/वर्ग मी.)	(400वर्ग मी..*60%)+(80वर्ग मी..+ 360वर्ग मी.)*रु.355.65/वर्ग मी.)	(400वर्ग मी..*40%*रु.355.65/वर्ग मी.)
(vi).	अन्य व्यय @5%	75.71	69.57	6.13	75.71	69.57	6.13
		(5%* रु.1514.10 लाख)	(5%* रु.1391.46 लाख)	(5%* रु.122.64 लाख)	(5%* रु.1514.10 लाख)	(5%* रु.1391.46 लाख)	(5%* रु.122.64 लाख)
(vii.)	कुल प्रचालन लागत [(i) to (vi)]	**428.79**	**382.76**	**46.03**	**428.79**	**382.76**	**46.03**

IV	**वार्षिक राजस्व मांग तथा प्रस्तावित प्रहस्तन दर**						
(i).	**वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)**						
	(क). कुल प्रचालन लागत	428.79	382.76	46.03	428.79	382.76	46.03
	(ख). नियोजित पूंजीपर प्रतिलाभ@16%	242.26	222.63	19.62	242.26	222.63	19.62
	(ग). कुल राजस्व मांग	**671.05**	**605.39**	**65.65**	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii).	**इष्टतम क्षमता : (टन/वर्ष)**	3,193,750	1,916,250	1,277,500	3,193,750	1,916,250	1,277,500
(iii).	**प्रहस्तन दर प्रति टन (रु./टन में)**						
	(क). विदेशी कार्गो के लिए	--	31.59	5.14	--	31.59	5.14
	(ख). तटीय कार्गो के लिए	--	18.96	3.08	--	18.96	3.08

अनुलग्नक -II

वी.ओ.चिदम्बरनार पत्तन न्यास

वीओसी व्हार्फ III/IV बर्थ से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क

अध्याय 1 - परिभाषाएं और सामान्य निबंधन और शर्तें

1.1. परिभाषाएं

इस दर मान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

(i) **"तटीय पोत"** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

(ii) "**विदेशगामी पोत**" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।

(iii) **"प्रतिदिन**" से तात्पर्य प्रति कैलेन्डर दिन या उसका अंश है।

(iv) "**पत्तन"** से तात्पर्य वी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास है।

(v) **"टन" से तात्पर्य एक मीटरिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा ।**

(vi) **"शिफ्ट**" से तात्पर्य पत्तन कर्मचारियों के लिए लागू आठ घंटे की शिफ्ट है।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जैसा सीमा-शुल्क विभाग .अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी ।

(ii) (क) भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापारिक लाइसेंस हो, सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(ख) विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है ।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता हैं, उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी ।

(ड.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्रता होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज

(क) उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर इस दर मान के अंतर्गत किन्ही विलम्बित भुगतान के लिए दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। ब्याज की दर (भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग रेट से 2% ज्यादा निर्धारित होगी।)

(ख) इसी प्रकार, टर्मिनल विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करेगा। ब्याज दर (भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग रेट से 2% ज्यादा निर्धारित होगी।)

(ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा। (टर्मिनल को वापिसी का दावा करने के लिए प्रस्तुत किए जाने वाले विशिष्ट दस्तावेजों का उल्लेख करना होगा)

(घ) उपयोगक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां इस दर मान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित किया गया हो।

(iv) परिगणित किए गए सभी प्रभार, प्रत्येक बिल के कुल जमा योग पर अगले उच्चतर रूपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।

(v) जब तक कि धन वापसी की राशि ₹ 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा । इसी प्रकार, प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि प्रचालक को देय राशि ₹ 100/- अथवा कम कम बनती है।

(vi) (क) इस दर मान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं । प्रचालक यदि चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और/या छूट और कटौतियां बढ़ा सकता है ।

(ख) ऑपरेटर यदि चाहे तो दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित निर्धारित शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्त्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दर मान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो । बशर्ते कि प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा और/या ऐसी दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित शतों को तर्क संगत बनाएगा और इन कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित शर्तों में आगे किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो।

(vii) **तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।**

2. कार्गो हैंडलिंग प्रभार:

2.1 **<u>होपरों, ट्रकों और टेलीस्टेकरों का उपयोग करते हुए वैगन लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार</u> :-**

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति मीटरी टन में (भारतीय ₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1.	ड्राई बल्क कार्गो, (तापीय कोयला से भिन्न), चूना, जिप्सम, रॉक फास्फेट, उर्वरक और सल्फर	31.59	18.96
2.	तापीय कोयला	31.59	31.59

2.2 <u>होपरों और पत्तन उपयोक्ताओं के ट्रकों का उपयोग करते हुए ट्रक लोडिंग के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार</u> :-

क्र.सं	वस्तु	दर प्रति मीटरी टन में (भारतीय ₹ में)	
		विदेशी	तटीय
1.	ड्राई बल्क कार्गो, कोयला (तापीय कोयला से भिन्न), चूना, जिप्सम, रॉक फास्फेट, उर्वरक और सल्फर	5.14	3.08
2.	तापीय कोयला	5.14	5.14

<u>अनुसूची 2.1 और 2.2 के संबंध में नोट</u>

(i) उपर्युक्त निर्धारित प्रशुल्क बर्थ संख्या III/IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक ड्राई बल्क कार्गो की ढुलाई के लिए है।

3. **<u>सामान्य नोट:</u>**

(i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वत: समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।

(ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा । उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में दिए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वत: ही संशोधित होंगे जो परियोजना की संपूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा ।

तथापि लाइसेंसधारी, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। कार्य निष्पादन से सम्बद्ध ऐसा प्रशुल्क, उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क् के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से प्रभावी होगा और यह संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

(iii) टीएएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा विनिर्दिष्ट पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।

(iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर टीएएमपी 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा 5 में दी गई रूपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

(v) लाइसेंसधारी द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में यथा विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों को पूरा न करने की स्थिति में, टीएएमपी, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारी केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

(vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात, यदि टीएएमपी इस बात से संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा विनिर्दिष्ट कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं, तो वह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

(vii) कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारी द्वारा किया जाने वाला इनका अनुपालन को देखेगा। टीएएमपी लाइसेंस धारी द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के निर्धारण में 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण का पालन किया जाएगा।

(viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारी से प्राप्त कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक पूरा करने पर टीएएमपी द्वारा स्वत: ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारी, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन से संबद्धध प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन से संबद्धध प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावित होने वाले कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक-III

निष्पादन मानक

वीओसी व्हार्फ III/IV से वैगन/ट्रक लोडिंग प्रणाली तक कार्गो की निकासी के मशीनीकरण के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता की प्रतिशतता और न्यूनतम गारंटी दक्षता

1.1 ट्रक लोडिंग के लिए निष्पादन मानक:-

लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेंगे:

(क) बर्थ III/IV पर अधिष्ठापित यांत्रिक प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति मास 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता। यह उपलब्धता कुल यांत्रिक प्रणाली के लिए आकलित की जाएगी, और

(ख) लाइसेंसधारी प्रत्येक 20 टन की क्षमता वाले (लगभग) ट्रकों के अथवा आनुपातिक रूप से प्रति घंटा प्रति होपर 7 ट्रकों को लोड करेगा।

1.2. वैगन लोडिंग के लिए निष्पादन मानक:

लाइसेंसधारी निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों को पूरा करेंगे:

(क) बर्थ III/ IV पर अधिष्ठापित यांत्रिक प्रणाली के लिए प्रति उपकरण प्रति मास 90% की न्यूनतम गारंटीशुदा उपलब्धता। यह उपलब्धता कुल यांत्रिक प्रणाली के लिए आकलित की जाएगी, और

(ख) लाइसेंसधारी दो घंटों की वहन क्षमता के प्रत्येक 66 टन की क्षमता (लगभग) वाले 30 वैगनों से युक्त आधे रेक की लोडिंग को पूरा करेगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th September, 2015

No. TAMP/41/2015-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berths to Wagon/ Truck loading system on license basis for 10 years period on revenue share basis.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/41/2015-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust … Applicant

QUORUM

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 10th day of August 2015)

This case relates to the proposal dated 22 May 2015 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berths to Wagon/ Truck loading system on license basis for 10 years period on revenue share basis.

2. It is relevant here to mention that this Authority had passed an Order no.TAMP/8/2015-VOCPT dated 21 March 2015 fixing reference tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berth to Wagon/ Truck loading system on license basis for 10 years period on revenue share basis, based on Reference Tariff under 2013 guidelines following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 on the proposal filed by the VOCPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 21 April 2015 vide Gazette No. 132.

3.1. Now, the VOCPT vide its letter no.MEE/P&M/ F.III/IVth Berth/2015/D.2186 dated 22 May 2015 has again come up with the proposal for fixation of reference tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berths to Wagon/ Truck loading system on license basis for 10 years period stating that only one tender was received within the extended due date of inviting bids/ offer to 27 March 2015.

3.2. The submissions made by the VOCPT in its proposal are as given below:

(i). In response to the NIT Published on 16.02.2015 for the project only one tender was received within the extended due date of 27.3.2015.

(ii). When the above was informed to the Board of Trustees of VOCPT, the Board in the meeting held on 30.03.2015 suggested to go in for re-tender for all three mechanization projects including this project after re-visiting the capacity and cost of the projects.

(iii). In view of the above, the VOCPT had a meeting with port users/prospective bidders on 17.04.2015 to obtain the views/suggestions of the prospective bidders regarding viability of the Project and suggestions were obtained. Based on the suggestions, the revised proposal is submitted to the Authority.

4. The main highlights of the proposal are summarized below:

(i). **Need for the Project:**

(a). For loading the wagons, the cargoes are loaded into the trucks using front end loaders from the berth and transported & dumped near the wagon loading point situated about 70 meters away from the hook point. Then, the dumped cargoes are loaded into the rail wagons using front end loaders placed on the railway lines and it consumes lot of time resulting in poor evacuation of cargo from the berth which increases the cycle time of loading the railway racks. For loading one complete rake consisting of 59 wagons, it takes 8 hours, till such time the railway locos/wagons are being engaged for completion of loading and this leads to payment of demurrage charges for the wagons by the Port users. Because of the manual operation, the evacuation of cargo from VOC IV berth is slow in the system of using Front end loaders and trucks.

(b). This method of cargo handling using front end loaders and trucks causes dust pollution at the unloading point and also at the wagon loading point.

(c). In order to ensure quick evacuation of bulk cargoes at IV berth to reduce turnaround time of the vessel, to reduce the cycle time of loading the Railway racks and to reduce pollution caused due to the operation of front end loaders, it is proposed to provide a Mechanized cargo handling system in VOC Wharf IV.

(d). The proposed project will be implemented as a common user facility.

(ii). **Details of Equipment to be deployed**:

Following equipments are proposed for installation in the proposed mechanization of cargo transfer from III/ IV berths to wagon/truck loading.

Sr. No.	Details of Equipments to be deployed	Type	Quantity	Capacity	Size
(a).	Tyre mounted Mobile Hoppers	Mobile Hopper	4 Nos.	150 TPH	10 x 10 meters (L XB)
(b).	Tele stack for wagon loading	Mobile Tele stack	2 Nos.	600 TPH	20 x 4 meters (LX B)
(c).	Customized trucks		10 Nos.	20 Tonnes capacity	(12 meters x 3 meters)

(iii). **Optimal capacity of Evacuation system**:

The optimal handling capacity is restricted to the capacity of berth viz. 2.19 Million Tonnes Per Annum (MTPA) arrived as under:

Particulars		Remarks
Optimal capacity per day	12,500MT per day	The rate considered by the TAMP in the proposal of fixation of Tariff for up-gradation of Mechanical handling equipments in VOCPT.
Percentage share of cargo handled at III/IV Berth during 2014-15	68.61%	(i.e.,Coal, Gypsum & limestone)
Total Optimal capacity of berth as per VOCPT is:	2.19 MT (12,500 T X 365 X0.7 X 0.69	Optimal Capacity per day X 365 days X Capacity Utilization X Percentage share of Cargo handled at Berth III/IV during year 2014-15.

(iv). **Share of Cargo:**

Percentage share of cargo handled at III/IV Berths (i.e., Coal, Gypsum & limestone) during 2014-15 is considered in the evacuation system. The entire cargo expected to be handled is assumed as "Foreign cargo".

(v). **Capital Cost**:

Initially, Feasibility Report was obtained from M/s.i-maritime Consultancy Pvt.Ltd, Mumbai for this project. No change is proposed in the capacity of telestackers and Trucks. The capital cost of telestackers and Trucks are considered as given in the Feasibility Report and as considered by the Authority in the tariff Order approved on 21 March 2015. The capital cost of hoppers is however, reduced from ₹300 lakh/unit given in the Feasibility Report proposed earlier and considered by the VOCPT in the earlier fixation of Reference Tariff to ₹73 lakh/unit. The capital cost estimated by the VOCPT is given below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 22.5.2015		
		Total	For Wagon	For Truck Loading
	Capital Cost			
(i)	**For Hoppers**	**292.00**	**175.20**	**116.80**
		(100%* ₹73 lakhs/unit*4 unit)	**(60%* ₹73 lakhs/unit*4 unit)**	**(40%* ₹73lakhs/unit*4 unit)**
(ii)	**For Telestacks**	**900.00**	**900.00**	**-**
		(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	**(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)**	**-**
(iii)	**For Trucks**	**250.00**	**250.00**	**-**

		(100%*₹25lakhs/unit*10 unit)	(100%*₹25lakhs/unit*10 unit)	-
(iv)	Sub Total (iv=i+ii+iii)	1,442.00	1325.20	116.80
(v)	Miscellaneous cost @ 5 % (v=iv*5%)	72.10	66.26	5.84
	Total Capital cost (iv +v)	1,514.10	1391.46	122.64

(vi). **Operating Cost**:

(i). (a). The operating cost estimated by the VOCPT is given below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 22.5.2015		
		Total	For Wagon Loading	For Truck Loading
	Fuel cost			
(a)	Hoppers	60.52	36.31	24.21
		(6132 hrs * 5 ltr/hr*₹49.35/ltr *4 hopper)	(60%*₹60.52 lakhs)	(40% * ₹60.52 Lakhs)
(b)	For Telestack	30.26	30.26	-
		(6132hrs*5ltr/hr*₹49.35/ltr*2 telestackers	-	-
(c)	For Trucks	72.63	72.63	-
		(6132hrs*2.4ltr/hr *₹49.35/ltr*10 truck)	-	-
	Total Fuel Cost	163.41	139.2	24.21
(ii)	Repairs & maintenance cost @ 5%	75.71	69.57	6.13
		(5%*₹1514.10 lakhs)	(5%*₹1391.46 lakhs)	(5%*₹122.64 lakhs)
(iii)	Insurance @ 1 %	15.14	13.91	1.23

		(1%*₹1514.10 lakhs)	**(1%*₹1391.46 lakhs)**	**(1%*₹122.64 lakhs)**
(iv)	**Depreciation**	**95.84**	**88.08**	**7.76**
		(6.33%*₹1514.10 lakhs)	**(6.33%*₹ 1391.46 lakhs)**	**(6.33%*₹122.64 lakhs)**
(v)	**Rent (lease Rent)**	**2.99**	**2.42**	**0.57**
		(840 sq.mtr* ₹355.65per Sq.Mtr)	**(400 sq.mtr* 60%) + (80 Sq.Mtr + 360 Sq.Mtr)* ₹355.65per**	**(400 sq.mtr* 40%) * ₹355.65per Sq.Mtr**
(vi)	**Other Expenses@ 5 %**	**75.71**	**69.57**	**6.13**
		(5% * ₹1514.10 lakhs)	**(5% * ₹1391.46 lakhs)**	**(5% * ₹122.64 lakhs)**
(vii)	**Total operating cost [(i)to (vi)]**	**428.79**	**382.76**	**46.03**

(b). The VOCPT has stated that the equipment in the system will be operated by fuel and hence fuel cost is considered in the annual revenue requirement.

(c). Fuel cost of ₹49.35/ ltr is considered as per the IOC Ltd., invoice dated 28 April 2015.

(d). License Fee:

Lease rent has been considered for the equipments as given below:

Sl. No	**Name of the equipment**	**Qty**	**Dimension of each equipment**		**Total Area in Sq.Mtr [C*D*E]**	**Lease rent @ ₹348.68 per Sq.Mtr/annum [F*348.68]**
			Length In Meters	**Width In Meters**		
A	B	C	D	E	F	G
1	Hoppers	4 Nos	10	10	400	139472.00
2	Telestackers	2 Nos	10	4	80	27894.40
3	Trucks	10 Nos	12	3	360	125524.80
					Total ₹	292890.80

The area comes under commercial category. Hence ₹348.68 per sq.mtr/ per annum as per estate rental of VOCPT for the period 2014-15 is taken for calculating the lease rent.

[In the cost calculation, it is seen that the VOCPT has considered unit rate of ₹355.65 per sq.mtr/annum after considering 2% annual escalation. The total lease rent as per the cost statement is ₹2.99 lakhs and not ₹2.93 lakhs as given in the above table.]

(vii). **Annual Revenue Requirement**:

The total Annual Revenue Requirement (ARR) is apportioned to the handling activity of Dry Bulk cargoes of coal, Gypsum & lime stone as per TAMP Guidelines 2008. The apportionment of revenue requirements for Storage and Miscellaneous service does not arise for this project. The computation of the proposed rate is given below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 22.5.2015		
		Total	For Wagon Loading	For Truck Loading
(a)	Total operating cost	428.79	382.76	46.03
(b).	Return on capital Employed @ 16 %	242.26	222.63	19.62
(c).	Total Revenue Requirement	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii)	Optimal Capacity (Tonnes/Annum)	**2,191,232**	**1,314,739**	**876,493**
(iii)	Proposed Rate	**Per tonne handling rate (in ` Tonne)**		
(a)	Foreign Cargo		**46.05**	**7.49**
(b)	Coastal cargo		**27.63**	**4.49**

(viii). The proposed Scale of Rates is furnished by VOCPT. The reference tariff proposed by VOCPT is given below:

(a). Cargo Handling Charges for Wagon Loading using Hoppers, Trucks and Telestackers:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo (Coal, Gypsum & Limestone)	46.05	27.63
2	Thermal coal	46.05	46.05

(b). Cargo Handling Charges for Truck loading using Hoppers & Port users trucks:-

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	7.49	4.49

	(Coal, Gypsum & Limestone)		
2	**Thermal coal**	**7.49**	**7.49**

Note :-

(i). The Tariff rate is proposed for transportation of cargo from 3rd/4th berth to Wagon/ Truck loading system.

(ii). Thermal coal will not come under Coastal Cargo category.

(ix). The VOCPT has proposed the following Performance Standards for Mechanisation of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berth to Wagon/Truck loading system:

(a). Minimum Guaranteed availability percentage and Minimum Guarantee efficiency for Mechanisation of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV Berth to Wagon/Truck loading system.

(b). **Performance standards for Truck loading:**

The licensee shall meet both the following Performance standards:

(i). The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/IV. The availability shall be calculated on the total mechanized system: and,

(ii). The licensee shall load 7 trucks per hour per hopper of each 20 Tonnes capacity (approx.) trucks or proportionately.

(c). **Performance standards for Wagon loading:**

The licensee shall meet both the following Performance standards:

(i). The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/IV. The availability shall be calculated on the total mechanized system: and,

(ii). The licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons each of 66 Tonnes (approx.) carrying capacity in two hours.

5. A comparative position for the cost statement considered by this Authority vide Order No.TAMP/8/2015-VOCPT dated 21 March 2015 while applying reference tariff for transfer of cargo from wharf III/ IV to wagon/ truck loading system at VOCPT vis a vis the cost statement filed by VOCPT in its current proposal dated 22 May 2015 is tabulated below: (The modifications done by VOCPT are highlighted for ease of understanding)

Sl. No.	**Particulars**	**As considered by TAMP in Order No. 8/2015-VOCPT dated 21 March 2015.**			**Proposal dated 22 May 2015.**		
		Total	**For Wagon Loading**	**For Truck Loading**	**Total**	**For Wagon Loading**	**For Truck Loading**
I.	**Optimal Capacity**		**60%**	**40%**		**60%**	**40%**
(i)	**Total optimal capacity (Tonnes/Annum)**	**31,93,750.00**			**2,191,231.87**		
		(12500T/day*365days*70%)			(12500T/day*365days*70%* **68.61%**)		
(ii)	Optimal Capacity for wagon loading and Truck loading system in the ratio of 60 % and 40 % respectively on the total optimal capacity (Tonnes/Annum)	3193750.00	1916250.00	1277500.00	**2,191,232**	1,314,739	876,493
		(12500T/day* 365days*70%)	(3193750 T/annum*60%)	(3193750 T/annum*40%)	**(12500T/day* 365days*70%* 68.61%)**	(2191232 T/annum*60)	(2191232 T/annum*40)
(iii)	Optimal Capacity (in Million Tonnes per	3.19	1.92	1.28	2.19	1.31	0.87

Sl. No.	Particulars	As considered by TAMP in Order No. 8/2015-VOCPT dated 21 March 2015.			Proposal dated 22 May 2015.		
		Total	**For Wagon Loading**	**For Truck Loading**	**Total**	**For Wagon Loading**	**For Truck Loading**
	annum (MTPA))						
II.	Capital Cost	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs
(i)	For Hoppers	1,200.00	720.00	480.00	292.00	175.20	116.80
		(100%* **₹300lakhs**/unit*4 unit)	(60%* ₹ 300 lakhs/unit*4 unit)	(40%* ₹ 300 lakhs/unit*4 unit)	(100**%* ₹ 73 lakhs**/unit*4 unit)	(60%* ₹ 73 lakhs/unit*4 unit)	(40%* ₹ 73lakhs/unit*4 unit)
(ii)	For Telestacks	900.00	900.00	-	900.00	900.00	-
		(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(0%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(0%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)
(iii)	For Trucks	250.00	250.00	-	250	250.00	-
		(100%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(100%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(0%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(100%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(100%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(0%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)
(iv)	Sub Total	2,350.00	1,870.00	480.00	1,442.00	1325.20	116.80
(v)	Other expenses @ 5 %	117.50	93.50	24.00	72.10	66.26	5.84
		(5%*₹2350 lakhs)	(5%*₹1870 lakhs)	(5%*₹480 lakhs)			
(vi)	**Total Capital cost (iv +v)**	**2,467.50**	**1,963.50**	**504.00**	**1,514.10**	**1391.46**	**122.64**
III.	**Operating cost**						
(i)	Fuel cost						
(a)	Hoppers	61.91	37.15	24.76	60.52	36.31	24.21
		(6132 hrs * 5 ltr/hr* **₹50.48/ltr** *4 hopper)	(60%* ₹61.91 lakhs)	(40% * ₹61.91 Lakhs)	(6132 hrs * 5 ltr/hr*₹**49.35/ltr** * 4 hopper)	(60%* ₹60.52 lakhs)	(40% * ₹60.52 Lakhs)
(b)	For Telestack	30.95	30.95	0.00	30.26	30.26	
		(6132hrs*5ltr/ hr*₹50.48/ltr*2 telestacks)	(6132hrs*5ltr/ hr*₹50.48/ltr* 2 telestacks)		(6132hrs*5ltr/hr*₹49.35/ltr*2 telestackers		
							0.00
c	For Trucks	74.29	74.29		72.63	72.63	
		(6132hrs* 2.4ltr/hr* ₹50.48/ltr*10 trucks)	(6132hrs* 2.4ltr/hr* ₹50.48/ltr*10 trucks)		(6132hrs*2.4ltr/hr*₹49.35/ltr*10 trucks		
(ii)	Repairs & maintenance cost @5%	123.38	98.18	25.20	75.71	69.57	6.13
		(5%* ₹2467.50 lakhs)	(5%* ₹1963.50 lakhs)	(5%* ₹504 lakhs)	(5%* ₹1514.10 lakhs)	(5%* ₹1391.46 lakhs)	(5%* ₹122.64 lakhs)
(iii)	Insurance @ 1 %	24.68	19.64	5.04	15.14	13.91	1.23
		(1%* ₹2467.50 lakhs)	(1%* ₹1963.50 lakhs)	(1%* ₹504 lakhs)	(1%* ₹1514.10 lakhs)	(1%* ₹1391.46 lakhs)	(1%* ₹122.64 lakhs)
(iv)	Depreciation	156.19	124.29	31.90	95.84	88.08	7.76
		(6.33%* ₹ 2467.50 lakhs)	(6.33%* ₹ 1963.50 lakhs)	(6.33%* ₹ 504.0 lakhs)	(6.33%* ₹1514.10 lakhs)	(6.33%* ₹1391.46 lakhs)	(6.33%* ₹122.64 lakhs)
(v)	Rent (lease Rent)	2.93	2.37	0.56	2.99	2.42	0.57
		(840 sq.mtr* ₹ **348.68** per Sq.Mtr) (Note 1)	(400 sq.mtr* 60%)+(80 Sq.mtr+360 sq.mtr))* ₹ 348.68/	(400 sq.mtr*40%* ₹ 348.68 per Sq.Mtr)	(840 sq.mtr* ₹ **355.65 per** Sq.Mtr)	(400 sq.mtr* 60%) + (80 Sq.Mtr + 360 Sq.Mtr)* ₹ 355.65 per	(400 sq.mtr* 40%) * ₹ 355.65 per Sq.Mtr

Sl. No.	Particulars	As considered by TAMP in Order No. 8/2015-VOCPT dated 21 March 2015.			Proposal dated 22 May 2015.		
		Total	For Wagon Loading	For Truck Loading	Total	For Wagon Loading	For Truck Loading
			Sq.Mtr)			Sq.Mtr	
(vi)	Other Expenses @ 5 %	123.38 (5%* ₹ 2467.50 Lakhs)	98.18 (5%* ₹ 1963.50 Lakhs)	25.20 (5%* ₹ 504 Lakhs)	75.71 (5% * ₹ 1514.10 lakhs)	69.57 (5% * ₹ 1391.46 lakhs)	6.13 (5% * ₹ 122.64 lakhs)
(vii)	**Total operating cost [(i)to (vi)]**	**597.69**	**485.04**	**112.65**	**428.79**	**382.76**	**46.03**
(vii)	**Total Operating Cost [(i) to (vi)]**						
IV	**Annual Revenue Requirement (ARR)**						
	(a)Total operating cost	597.69	485.04	112.65	428.79	382.76	46.03
	(b) Return on capital Employed @ 16 %	394.80	314.16	80.64	242.26	222.63	19.62
	c)Total Revenue Requirement	**992.49**	**799.20**	**193.29**	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii)	Optimal Capacity (Tones/Annum)	**3,193,750**	**1,916,250**	**1,277,500**	**2,191,232**	**1,314,739**	**876,493**
(iii)	Per tonne handling rate (in ₹ Tonne)						
	(a) For Foreign Cargo	--	**41.71**	**15.13**		**46.05**	**7.49**
	(b) For Coastal cargo	--	**25.02**	**9.08**		**27.63**	**4.49**

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VOCPT proposal dated 22 May 2015 was circulated to the concerned users/ user organisations and prospective bidders (as forwarded by VOCPT) seeking their comments by 8 June 2015. The users were informed that no further extension will be granted to respond and if no comments are received from them, it may be presumed that they have no comments to offer. None of the users/prospective bidders furnished their comments till the case was taken up for finalisation.

7. On preliminary scrutiny of the the proposal dated 22 May 2015, the VOCPT was requested vide our letter dated 22 June 2015 to furnish information/ clarifications on a few points. The VOCPT has responded vide its letter dated 16 July 2015. The port has also furnished revised cost calculation and revised proposed rates. A summary of information/ clarification sought by us and the response of VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Additional information / Clarification sought by us.	Reply from VOCPT
i.	For assessing the optimal capacity, the VOCPT has applied share of cargo i.e coal, limestone, Gypsum handled at berth III/IV at 68.61% and arrived at optimal capacity for the facility at 2.191 Million Tonnes (MT) (12500T/day ×365days × 70% ×68.61%). As per the clause 3.1 at the Annex V of the 2008 Guidelines, prescribing the norms for fixation of Multipurpose berth, for assessing the Optimal capacity under 2008 guidelines, the percentage share of capacity of different types of cargo to be handled at the berth with reference to the handling rate of the equipment proposed to be deployed is to be considered based on the formula for optimal capacity calculation prescribed therein. The total percentage share of cargo to be considered for ascertaining the optimal capacity should be 100%.	In the III or IV berth, out of various cargo handled, the facility proposed is meant for handling coal, Gypsum, lime which constitutes 68.61% . The system proposed is for quick evacuation of coal, Gypsum, lime stone through wagon loading system/ truck loading system and to reduce pollution. Hence, the optimal capacity is considered as 68.61% of optimal capacity of the berth. [The VOCPT has furnished its working along with proposal.]

	The total of the percentage share of cargo considered by VOCPT for estimation of optimal capacity is, however, 68.61%. The VOCPT has not captured the balance percentage share of cargo (100%-68.61%) i.e. 31.39% in optimal capacity calculation. The VOCPT to make necessary corrections in the estimation of optimal capacity in the light of the above observation.	
ii.	The capital cost estimated for hoppers in the present proposal is ₹ 73 lakhs per unit, as compared to ₹300 lakhs estimated by the VOCPT earlier with reference to the same project vide Order No. TAMP/8/2015 dated 21 March 2015. The revised (reduced) capital cost for hoppers to be substantiated with the documentary evidence in form of budgetary quotation, work order etc. bringing out the reasons for downward revision of unit cost of the hopper.	The holding capacity of movable hopper is reduced to 150 Tonnes from the earlier proposal of 600 Tones for which budgetary offer was received from M/s.IMC Ltd, Mumbai vide offer dated, 28.04.2015. As the capacity of Hopper is reduced to150 T from 600 T, i.e., ¼th of the capital cost also reduced from Rs.300 lakhs to Rs.73 lakhs. [The port has furnished a copy of the budgetary offer.]
iii.	The proposal filed by the VOCPT is for the Mechanization for transfer of cargo transfer from VOC wharf III/IV Berth to Wagon/Truck loading system. Whereas the feasibility report furnished by VOCPT along with the proposal shows that Mechanization pertains to cargo transfer from VOC Wharf IV to Wagon/Truck loading system. The reasons for mismatch in the proposal and the Feasibility Report as regards berth nos. for which mechanization is envisaged to be explained.	The capacity of both the berths III & IV are same. The proposed system will be operated either in IV Berth (OR) in the III Berth due to the mobile nature of hoppers. The facilities envisaged in the project are movable and can be used in Berth No.III also. Since it is adjacent to Berth No. IV, the proposed system will be operated either in Berth No-III or Berth No.IV. Though the feasibility report is prepared for IV Berth, the proposed system could be used for either III Berth (or) IV berth depending upon the requirement so as to have flexibility in operation.
iv.	The proposal of VOCPT envisages deployment of equipment which may be used either at Berth III/IV or berth III as well as IV. The Authority while approving reference tariff with reference to the earlier proposal of VOCPT on the same project has in at para 10.3 of the Order dated 21 March 2015 held that reference tariff is fixed for optimal capacity of dry bulk cargo handled at either berth no. III or IV or in combination. If at any point of time during the project period, dry bulk cargo handled by the BOT operator either at berth No III or Berth No IV or at Berth No III as well as IV, exceeds optimal capacity, the reference tariff prescribed by the Authority will be reviewed and VOCPT being the licensor port should ensure that the reference tariff is reviewed. The same approach may have to be followed in the current proposal as well, because the VOCPT has not assessed optimal capacity for two berths separately. Instead it envisages the equipment to be deployed at either berth no III or IV or in combination at the two berths.	The proposed equipment will be used either in III Berth (or) IV Berth. Whenever the optimal capacity exceeds the optimal capacity considered in the proposal, the Reference Tariff fixed by the Authority may be reviewed.
v.	The VOCPT to furnish the Copy of Board Resolution approving the subject proposal.	Board accorded approval for the project in the meeting held on 30.05.2014 vide Resolution No. 176(Agenda Item No- 37). [The copy of Board approval has been furnished.] When the fact of receipt of only one tender was informed to the Board, Board in the meeting held on 30.03.2015 vide Resolution No. 317(Agenda Item No-17)resolved to discharge the present tender received and do retendering after

		restructuring the project. [A copy of the said Board Resolution is furnished.] Hence, based on the suggestion received from the prospective bidders in the meeting held on 17.04.2015, the present proposal was formulated.

8.1. A joint hearing in this case was held on 26 June 2015 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief presentation of its proposal. Hard copy is given. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions.

8.2. At the joint hearing, it was decided that the VOCPT will initiate action on the following points.

(i). In view of the submissions made by the Tuticorin Stevedores Association (TSA), VOCPT agreed to examine whether dusty cargo like rock phosphate, copper concentrate, fertilizers handled at berth nos III/IV is to be covered under this project.

(ii). The VOCPT stated that it will modify the handling rate of 12,500 T/day and file a revised proposal. The VOCPT was allowed 5 days' time i.e. upto 30 June 2015 to file its revised proposal to us and forward it to all the stakeholders for their comments within 3 days thereafter.

9. Since subsequently, the VOCPT has furnished final revised calculation vide its letter dated 23 July 2015 by addressing the points raised by us on the optimal capacity calculation, (which is finally considered for fixation of reference tariff for this project), the earlier revised proposal dated 16 July 2015 filed by the VOCPT is not brought out in the order.

10.1. On perusing the reply furnished by VOCPT vide its letter dated 16 July 2015, it was seen that the reply furnished by the port did not adequately address a few points. Further, the VOCPT had not responded on the two action points decided at the joint hearing .The VOCPT was, therefore, vide our letter dated 17 July 2015 requested to furnish the information/ clarifications to the extent of the gaps observed in its reply. The VOCPT has vide its letter dated 23 July 2015 furnished its response along with revised cost calculation and the revised proposed rates. Thus, the gaps in the information pointed out by us to VOCPT vide our letter dated 17 July 2015 and response furnished by VOCPT vide its letter dated 23 July 2015 are tabulated below:

Sl. No.	Points observed by TAMP	Reply from VOCPT
(i).	At the joint hearing, the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) was to initiate the action on the following points: (a). In view of the submission made by the Tuticorin Stevedores Association (TSA) in the joint hearing, the VOCPT was to examine whether other dusty cargo like rock phosphate, copper concentrate, fertilizers handled at berth nos III/IV is to be covered under this project. (b). At the joint hearing, the VOCPT stated that it will modify the handling rate of 12500 T/day and file a revised proposal. The VOCPT was allowed 5 days time i.e. upto 30 June 2015 to file its revised proposal to us and forward it to the users/ user organisations for their comments within 3 days thereafter It is observed that the points of action decided at the joint hearing brought out above is not addressed by VOCPT. The VOCPT, therefore, to examine whether other dusty cargo like rock phosphate, copper concentrate, fertilizers handled at berth nos III/IV are to be covered under this project in view of submissions made by Tuticorin Stevedores	This is a factual position. In the III or IV berth coal, gypsum, limestone, and dusty cargoes like Rock phosphate, sulphur, fertilizers will also be handled through the mechanization system. [In the final revised cost statement, the VOCPT has not made any modification in the handling parameter.]

	Association (TSA) in this regard at the joint hearing.	
(ii).	Further, the points raised at Sl.No (i) in para. 2 of our letter dated 22 June 2015 is not addressed satisfactorily. In the said query, it is pointed out that as per the clause 3.1 at the Annex V of the 2008 Guidelines, prescribing the norms for fixation of Multipurpose berth, for assessing the Optimal capacity under 2008 guidelines, the percentage share of capacity of different types of cargo to be handled at the berth with reference to the handling rate of the equipment proposed to be deployed is to be considered based on the formula for optimal capacity calculation prescribed therein. The total percentage share of cargo to be considered for ascertaining the optimal capacity should be 100%. The total of the percentage share of cargo considered by VOCPT for estimation of optimal capacity is, however, 68.61%. The VOCPT has not captured the balance percentage share of cargo (100%-68.61%) i.e. 31.39% in optimal capacity calculation. The VOCPT to make necessary corrections in the estimation of optimal capacity in the light of the above observation.	As suggested by the Authority, considering the 100 % capacity of the berth, the optimal capacity is revised to 3.19 MTPA and the revised cost statement furnished by VOCPT.
(iii).	The VOCPT in the response has stated that of the various cargo handled at berth nos III or IV, facility proposed is meant for handling coal, gypsum, lime stone which constitute 68.68%. Hence share of cargo is considered at 68.61% (in the calculation the VOCPT has considered the share at 84.15% for assessing the optimal capacity). In this regard it is relevant to mention that as per clause 3.3.2 of the Upfront Tariff 2008 Guidelines the tariff has to be prescribed for the optimal capacity of the terminal irrespective of the traffic forecasts. As stated earlier the optimal capacity is to be assessed with reference to the equipment proposed to be deployed of the terminal and irrespective of the traffic forecast. Further, as stated in our query the total percentage share of cargo for ascertaining the optimal capacity should be 100%. The VOCPT is therefore again requested to reassess the optimal capacity considering the total percentage share of the cargo as 100% and not 84.15% as seen from its calculation.	As replied vide Sl. No. (ii), the optimal capacity is considered as 3.19 MTPA. The revised cost statement is furnished.
(iv).	The VOCPT has expressed urgency in disposal of this case. We are not in a position to take up this case for processing since the query raised on optimal capacity which is vital in upfront tariff fixation is not addressed by the port satisfactorily. The VOCPT to make necessary correction in the optimal capacity calculation and file a revised proposal immediately. Further, as decided at the Joint hearing, the revised proposal (to be) filed must be simultaneously forwarded to all the concerned users for their comments in 3 days and VOCPT should respond thereon in 1 day.	As the optimal capacity is revised to 3.19 MTPA considering 100 % berth capacity, the Authority is requested to consider the Proposal and fix the upfront tariff for the subject project at the earliest.

10.2. **The VOCPT has furnished final revised cost statement.** A comparative position of the cost statement as per proposal dated 22 May 2015 and the final revised cost calculation statement filed by VOCPT vide its letter dated 23 July 2015 is tabulated below. (The modifications done by VOCPT are highlighted for ease of understanding)

Sl. No.	Particulars	As per proposal dated 22 May 2015.			As per final revised proposal dated 23 July 2015.		
		Total	For Wagon Loading	For Truck Loading	Total	For Wagon Loading	For Truck Loading
I.	Optimal Capacity		60%	40%		60%	40%

Sl. No.	Particulars	As per proposal dated 22 May 2015.			As per final revised proposal dated 23 July 2015.		
		Total	For Wagon Loading	For Truck Loading	Total	For Wagon Loading	For Truck Loading
(i)	Total optimal capacity (Tonnes/Annum)	2,191,231.87			31,93,750		
		(12500T/day*365days*70%* 68.61%)			(12500T/day*365days*70%)		
(ii)	Optimal Capacity for wagon loading and Truck loading system in the ratio of 60 % and 40 % respectively on the total optimal capacity (Tonnes/Annum)	2,191,232	1,314,739	876,493	3,193,750	1,916,250	1,277,500
		(12500T/day* 365days*70%* 68.61%)	(2191232 T/annum*60)	(2191232 T/annum*40)	(12500T/day*365 days*70%)	(31,93,750/annum * 60%)	(31,93,750/annum*40%)
(iii)	Optimal Capacity (in Million Tonnes per annum (MTPA))	2.19	1.31	0.87	3.19	1.92	1.28
II.	Capital Cost	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs	₹ In lakhs
(i)	For Hoppers	292.00	175.20	116.80	292.00	175.20	116.80
		(100%* ₹ 73 lakhs/unit*4 unit)	(60%* ₹ 73 lakhs/unit*4 unit)	(40%* ₹ 73lakhs/unit*4 unit)	(100%* ₹73 lakhs/unit*4 unit)	(60%* ₹73 lakhs/unit*4 unit)	(40%* ₹73lakhs/unit* 4 unit)
(ii)	For Telestacks	900.00	900.00	-	900.00	900.00	-
		(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(0%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(100%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)	(0%* ₹450 lakhs/unit*2 unit)
(iii)	For Trucks	250	250.00	-	250	250.00	-
		(100%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(100%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(0%* ₹25lakhs/ unit*10 unit)	(100%* ₹25lakhs/unit*10 unit)	(100%* ₹25lakhs/unit* 10 unit)	(0%* ₹25lakhs/unit* 10 unit)
(iv)	Sub Total	1,442.00	1325.20	116.80	1,442.00	1325.20	116.80
(v)	Other expenses @ 5 %	72.10	66.26	5.84	72.10	66.26	5.84
(vi)	Total Capital cost (iv +v)	1,514.10	1391.46	122.64	1,514.10	1391.46	122.64
III.	Operating cost						
(i)	Fuel cost						
(a)	Hoppers	60.52	36.31	24.21	60.52	36.31	24.21
		(6132 hrs * 5 ltr/hr*₹49.35/ltr * 4 hopper)	(60%* ₹60.52 lakhs)	(40% * ₹60.52 Lakhs)	(6132 hrs * 5 ltr/hr* ₹49.35/ltr *4 hopper)	(60%* ₹60.52 lakhs)	(40% * ₹60.52 Lakhs)
(b)	For Telestack	30.26	30.26		30.26	30.26	-
		(6132hrs*5ltr/hr* ₹49.35/ltr*2 telestackers			(6132hrs*5ltr/hr* ₹49.35/ltr*2 telestackers)		
				0.00			

Sl. No.	Particulars	As per proposal dated 22 May 2015.			As per final revised proposal dated 23 July 2015.		
		Total	For Wagon Loading	For Truck Loading	Total	For Wagon Loading	For Truck Loading
c	For Trucks	72.63	72.63		72.63	72.63	-
		(6132hrs*2.4ltr/hr*₹49.35/ltr*10 trucks)			**(6132hr s*2.4ltr/hr* ₹49.35/ltr*10 trucks)**		
(ii)	Repairs & maintenance cost @5%	75.71	69.57	6.13	**75.71**	**69.57**	**6.13**
		(5%* ₹1514.10 lakhs)	(5%* ₹1391.46 lakhs)	(5%* ₹122.64 lakhs)	**(5%* ₹1514.10 lakhs)**	**(5%* ₹1391.46 lakhs)**	**(5%* ₹122.64 lakhs)**
(iii)	Insurance @ 1 %	15.14	13.91	1.23	**15.14**	**13.91**	**1.23**
		(1%* ₹1514.10 lakhs)	(1%* ₹1391.46 lakhs)	(1%* ₹122.64 lakhs)	**(1%* ₹1514.10 lakhs)**	**(1%* ₹1391.46 lakhs)**	**(1%* ₹122.64 lakhs)**
(iv)	Depreciation	95.84	88.08	7.76	**95.84**	**88.08**	**7.76**
		(6.33%* ₹1514.10 lakhs)	(6.33%* ₹1391.46 lakhs)	(6.33%* ₹122.64 lakhs)	**(6.33%* ₹1514.10 lakhs)**	**(6.33%* ₹1391.46 lakhs)**	**(6.33%* ₹122.64 lakhs)**
(v)	Rent (lease Rent)	2.99	2.42	0.57	**2.99**	**2.42**	**0.57**
		(840 sq.mtr* ₹ 355.65 per Sq.Mtr)	(400 sq.mtr* 60%) + (80 Sq.Mtr + 360 Sq.Mtr)* ₹ 355.65 per Sq.Mtr	(400 sq.mtr* 40%) * ₹ 355.65 per Sq.Mtr	**(840 sq.mtr* ₹355.65per Sq.Mtr)**	**(400 sq.mtr* 60%) + (80 Sq.Mtr + 360 Sq.Mtr)* ₹355.65per Sq.Mtr**	**(400 sq.mtr* 40%) * ₹355.65per Sq.Mtr**
(vi)	Other Expenses @ 5 %	75.71	69.57	6.13	**75.71**	**69.57**	**6.13**
		(5% * ₹ 1514.10 lakhs)	(5% * ₹ 1391.46 lakhs)	(5% * ₹ 122.64 lakhs)	**(5% * ₹1514.10 lakhs)**	**(5% * ₹1391.46 lakhs)**	**(5% * ₹122.64 lakhs)**
(vii)	Total operating cost [(i)to (vi)]	428.79	382.76	46.03	**428.79**	**382.76**	**46.03**
IV	**Annual Revenue Requirement (ARR)**						
	(a) Total operating cost	**428.79**	**382.76**	**46.03**	**428.79**	**382.76**	**46.03**
	(b) Return on capital Employed @ 16 %	**242.26**	**222.63**	**19.62**	**242.26**	**222.63**	**19.62**
	(c) Total Revenue Requirement	**671.05**	**605.39**	**65.65**	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii)	**Optimal Capacity (Tones/Annum)**	**2,191,232**	**1,314,739**	**876,493**	**3,193,750**	**1,916,250**	**1,277,500**
(iii)	**Per tonne handling rate (in ₹Tonne)**						
	(a) For Foreign Cargo	**--**	46.05	7.49	**--**	**31.59**	**5.14**
	(b) For Coastal cargo	**--**	27.63	4.49	**--**	**18.96**	**3.08**

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i). The proposal is to fix reference tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/ IV Berths to Wagon/ Truck loading system on license basis for 10 years period on revenue share basis.

(ii). It is relevant hereto mention that this Authority had passed an Order no.TAMP/8/2015-VOCPT dated 21 March 2015 for fixation of reference tariff for the same project based on Reference Tariff under 2013 guidelines following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 on the proposal filed by the VOCPT. The said Order was notified in the Gazette of India on 21 April 2015 vide Gazette No. 132.

(iii). Citing that only one tender was received in response to its project on the reference tariff approved by this Authority within the extended due date of inviting bids offer to 27 March 2015, the port has come up with a proposal for fixation of reference tariff for the same project.

(iv). Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms / guidelines for one leg of operation i.e. transfer of cargo from berth to wagon loading system/ transfer to port user's truck envisaged in this project.

The proposal of the VOCPT for fixation of Reference tariff is for transfer of dry bulk cargo covering coal, limestone and gypsum from berth No III/ IV to wagon loading system/ truck through hoppers and Port users trucks. Since the proposal envisages handling of dry bulk cargo, the VOCPT is seen to have adopted the norms prescribed for the multipurpose cargo terminal in the 2008 upfront tariff guidelines for estimating a few items of operating cost. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and in view of urgency expressed by the VOCPT for seeking reference tariff for this project, the approach adopted by VOCPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo terminal to the extent relevant to arrive at the reference charges for this project is relied upon.

(v). The proposal filed by the VOCPT is for the Mechanization for transfer of cargo from VOC wharf III/IV Berth to Wagon/Truck loading system. Whereas the feasibility report furnished by VOCPT along with the proposal shows that Mechanization pertains to cargo transfer from VOC Wharf IV to Wagon/Truck loading system. On pointing out this mismatch in the proposal and the Feasibility Report, the VOCPT has clarified that the proposed system will be operated either in Berth No. IV (OR) in the Berth No. III due to the mobile nature of hoppers. As the facilities envisaged in the project are movable and can be used in Berth No.III also, since it is adjacent to Berth No. IV, the proposed system will be operated either in Berth No-III or Berth No. IV. The port has confirmed that though the feasibility report is prepared for IV Berth, the proposed system could be used for either III Berth (or) IV berth depending upon the requirement so as to have flexibility in operation. The clarification furnished by the VOCPT is relied upon.

(vi). Optimal Capacity:

(a). The port in the proposal envisages to handle three cargo categories viz. coal, limestone and gypsum at the berth Nos. III/IV.

(b). With reference to the point made by Tuticorin Stevedores Association, the VOCPT has, however, confirmed that other dusty cargo like rock phosphate, sulphur, fertilizer will also be handled through the proposed mechanisation. For assessing the optimal capacity, the port has considered the handling rate of 12,500 tonnes/day with 70% utilization in 365 days. The port in its initial proposal dated 22 May 2015 and revised calculation dated 16 July 2015, applied the percentage share of cargo at 68.61% and 84.51% respectively while arriving at the optimal capacity of 2.19 (MTPA) and 2.70 (MTPA) respectively.

Clause 3.1 in Annex V of the tariff guidelines of 2008, prescribes norms for fixation of the upfront tariff for Multipurpose cargo, for assessing the Optimal capacity. The total percentage share of cargo capacity of different types of cargo to be handled at the berth with reference to the handling rate of the equipment proposed to be deployed to

be considered based on the formula for optimal capacity calculation prescribed therein should come to 100%.

On being pointed out, the VOCPT, has in its final revised proposal dated 23 July 2015 modified the optimal capacity to 3.19 MTPA. For this purpose, the VOCPT has considered the handling rate of 12,500 tonnes/ day with 70% utilization for 100% share of cargo for 365 days, and has assessed the optimal capacity at 3.19 MTPA. Since all the parameters adopted and optimal capacity assessed is same as approved in the tariff Order no.TAMP/8/2015-VOCPT dated 15 March 2015, this Authority proceeds ahead with fixation of reference tariff based on the optimal capacity of 3.19 MTPA which may be handled either in Berth No.III or Berth No.IV or in combination as assessed by the VOCPT.

The proposed system will be operated in Berth No.III or Berth No.IV. The total optimal capacity considered by the VOCPT for arriving of the proposed reference tariff is 3.19 MTPA. It is relevant to state here that for assessing the optimal capacity of 3.19 MTPA, the VOCPT has not assessed optimal capacity of two berths i.e. III and IV separately though it envisages the equipment proposed for this project to be handled at either berth no. III or IV or in combination of two berths. The VOCPT has during the processing of the case submitted that this Authority may review its reference tariff fixed if it exceeds the optimal capacity of 3.19 MTPA.

That being so, as agreed by the VOCPT, it is stipulated that if at any point of time during the project period, cargo handled by the BOT operator either at berth No III or Berth No IV or at Berth No III as well as IV, exceeds optimal capacity of 3.19 MTPA, the reference tariff to be prescribed by this Authority is reviewed and VOCPT being the licensor should ensure that the reference tariff is reviewed. The VOCPT should, therefore, make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement.

(vii). The evacuation of optimal capacity of 3.19 MMT of cargo of berth No IV is segregated by the VOCPT between the cargo transferred into railway wagons and cargo transferred into port user's truck through hoppers at the berth itself in the ratio of 60% and 40% respectively. Accordingly, applying the above percentages, the total optimal capacity of 31,93,750 tonnes is segregated into 19,16,250 tonnes (i.e. 1.916 MTPA) for transfer of cargo into railway wagon and 12,77,500 tonnes (i.e. 1.278 MTPA) for cargo transferred into port user's truck using hoppers at the berth itself.

It is relevant to state that in March 2015 Order for the same project, based on the proposal of VOCPT, evacuation of the optimal capacity has been considered as 60% for the Wagon/ truck loading system and 40 % for movement through port user's trucks. In the proposal under reference, the VOCPT has considered the same percentage share for cargo movement by the wagon loading system and the port users truck. The above segregation of the optimal capacity between the two modes of cargo transfer is relied upon and considered in the analysis.

(viii). Capital Cost:

The capital cost estimated by the VOCPT at ₹ 14.42 crores is towards mechanical equipment. Of the total capital cost estimated by the VOCPT at ₹ 14.42 crores, the VOCPT has considered ₹ 13.25 crores for handling dry bulk cargo for transfer of cargo into railway wagon and ₹1.16 crores is the capital cost estimated for cargo transfer through port user's tuck using hoppers. The breakup of the capital cost is discussed below:

(a). The port has proposed total 4 numbers of hoppers of capacity 150 tons at a unit cost of ₹ 0.73 Crores per hopper. The existing port crane/ ship crane on the berth will feed the proposed tyre mounted hoppers, which will fill trucks directly at an approximate time of 2 minutes per truck. Each Port crane/ ship crane is envisaged to have a dedicated mobile hopper for evacuation of cargo. The total cost of 4 hoppers is estimated at 2.92 crores. Considering the ratio of total optimal capacity segregated between the two systems of cargo transfer, 60% of the total capital cost for hoppers i.e. ₹1.75 crores is allocated for wagon loading and 40% i.e. ₹1.16 crores is considered as the capital cost allocated for handling dry bulk cargo.

(b). In the Order of 21 March 2015, the port had estimating cost of one hopper at ₹3 Crores. When sought the basis of estimating the unit rate of hopper at a reduced level of ₹0.73 crores in the current proposal, the port stated that the holding capacity of the movable hoppers is reduced to 150 tonnes from 600 tonnes. Since the capacity of hoppers is reduced by ¼, the capital cost has also been reduced by VOCPT by ¼ i.e. from ₹3 Crores to 0.73 Crores.

(c). For cargo transfer into wagon, apart from the capital cost of hoppers at ₹ 2.92 crores, the VOCPT has proposed two numbers of loading equipment called Telestack of capacity 600TPH. In this case, the cargo from the vessel would first be unloaded through existing Port cranes/ ship cranes or alternatively with 100 T HMT as the case may be, and then fed to the proposed mobile hoppers. These mobile hoppers would further evacuate the cargo to the Telestack through trucks. The trucks would continuously feed the Telestack one by one so as to complete the loading of whole rake. Hence, the VOCPT has also proposed customized trucks of 10 Nos. each of 20 Tonnes capacity, apart from Telestacks. The VOCPT has estimated the total capital cost of two Telestacks at ₹9.00 crores and total cost of ten trucks at ₹2.50 crores. Thus, the total capital cost estimated for transfer of cargo into railway wagon is ₹13.25 crores. The total capital cost considered by the VOCPT for wagon loading and truck loading is ₹14.42 crores. Based on the above position and since the number of equipment considered by the port is on the basis of feasibility report and also since none of the users/ prospective bidders have raised any objection with regard to the number of each and every equipment, the number/ capacity of each equipment capital cost estimated by the VOCPT, the capital cost as proposed by the port is relied upon in the analysis.

(d). The capital cost estimated by the VOCPT at ₹ 14.42 crores does not include estimation of miscellaneous capital cost. The tariff guidelines of 2008, prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost. Miscellaneous capital cost is to meet the cost of working capital, interest during construction period, etc., The port has considered the miscellaneous capital cost @ 5% on capital cost i.e. ₹66.26 lakhs for cargo transfer into port user's truck and ₹5.84 lakhs for cargo movement into railway wagon aggregating to total miscellaneous capital cost of ₹72.10 lakhs. The miscellaneous capital cost considered @ 5% of the capital cost by the VOCPT is in line with the norms prescribed in the 2008 guidelines.

Thus, the total capital cost inclusive of the miscellaneous cost comes to ₹ 15.14 crores. The capital cost of hoppers is segregated between the two systems of cargo transfer in the ratio of 60% and 40%. The capital cost of items relating to Trucks and Telestack is dedicated for cargo transfer though wagon loading system. Accordingly, segregation of the total capital cost is ₹15.14 crores comprises of ₹13.91 crores for cargo movement through wagons and ₹1.23 crores for cargo movement through trucks.

(ix). Operating cost:

The port has estimated the operating cost also for the two cargo movements i.e. for wagon loading and for handling Dry Bulk Cargo at the berth separately which is discussed hereunder:

(a). Fuel cost:

(i). The fuel cost has been estimated in respect of hoppers, telestacks and trucks for a period of 6132 hours of operation and at the rate of ₹ 49.35 per litre.

(ii). Fuel consumption has been estimated @ 5 litres per hour/hopper and @ 5 litres per hour/ telestack. In respect of trucks, the VOCPT has considered the fuel consumption at 2.4 litres per hour. It is relevant here to mention that there are no fuel consumption norms prescribed in the 2008 guidelines for the fleet of equipment proposed for this project. Since the fuel consumption norm considered by the VOCPT is reportedly based on the feasibility report, fuel consumption considered by the VOCPT for hoppers, telestack and truck are relied upon and considered at the level estimated by the VOCPT.

(iii). The rate of fuel at ₹ 49.35 per litre is validated based on a documentary evidence and hence considered in the analysis.

(b). Repairs & Maintenance:

Repairs and maintenance cost is estimated by VOCPT at 5% on mechanical equipment cost, which is in line with the norm prescribed in the guidelines for dry bulk terminal and hence accepted. Repairs and maintenance cost is also considered on the component of Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(c). Insurance cost & Other Expenses:

Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines. Both these cost components are considered on the capital cost of equipment including the miscellaneous capital cost in our analysis.

(d). Depreciation:

Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on mechanical and electrical cost. This position is relied upon in the analysis. Depreciation is also calculated on the component of equipment cost forming part of the Miscellaneous Capital costs in our analysis.

(e). License Fees:

(i). The guidelines for upfront tariff stipulate that license fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

(ii). License fee has been estimated by the port in respect the area to be occupied by each equipment. The VOCPT has estimated license fee for 4 Nos. of hoppers each with a dimension of 10 mtrs * 10 mtrs, 2 Nos. of telestack each with a dimension of 20 mtrs * 4 mtrs and 10 nos of trucks with a dimension of 12mtrs * 3 mtrs. The VOCPT has adopted the unit rate of license fee at ₹ 355.65 per sq. mtr, which is seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

(iii). In the cost statement, the VOCPT has shown the total license fee at 2.99 lakhs comprising of ₹0.57 lakhs for cargo transfer through truck and ₹2.42 lakhs for cargo transfer into wagon. It is seen that the VOCPT has estimated the license fee for each of the equipment type based on the area occupied. The lease rent estimates by port has been relied upon and considered.

The port has segregated the area of hoppers for the estimation of the license fees in the ratio of 60:40 for cargo transfer through wagon and through trucks respectively. The license fee for telestack and trucks are relevant for cargo transfer into railway wagon and hence considered for this particular movement of cargo only.

(f). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹382.76 lakhs for cargo transfer into railway wagon, ₹46.03 lakhs for cargo transfer into port user's truck aggregating to ₹428.79 lakhs.

(x). The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I.**

(xi). The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(xii). Annual Revenue Requirement:

(a). The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹671.05 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹428.79 lakhs) and 16% return on capital cost (₹242.26 lakhs).

The total Annual Revenue Requirement (ARR) for cargo transfer onto Wagon works out to ₹605.39 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹382.76 lakhs) and

16% return on capital cost (₹222.63 lakhs) and for cargo transfer through truck the Annual Revenue Requirement works out to ₹65.65 lakhs, out of which ₹46.03 lakhs is operating cost and ₹19.62 lakhs is 16% return on capital cost.

(b). The VOCPT has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility. Accordingly, for cargo through wagon loading system for the ARR at ₹605.39 lakhs and the optimal capacity of 19,16,250 tonnes, the rate works out to ₹ 31.59 per tonne as proposed by VOCPT.

For cargo transfer trough truck, the ARR at ₹65.65 lakhs is spread over the optimal capacity of 12,77,500 tonnes, and the handling charge works out to ₹5.14 per tonne as proposed by VOCPT.

(c). The VOCPT envisages to handle coal, gypsum and limestone as dry bulk cargo under this project. As stated earlier, the VOCPT based on the submissions made by the TSA has stated that apart from the above categories of dry bulk cargo, dry bulk cargoes like rock phosphate, fertilizer, sulphur can also be handled in the proposed semi mechanization facility. That being so, in the SOR approved, the dry bulk cargo categories viz. rock phosphate, sulphur and fertilizer subsequently communicated by the VOCPT based on the submissions made by the TSA are also included. Further, the VOCPT in the proceedings relating to the Order dated 21 March 2015 had confirmed that the entire cargo handled would be only foreign cargo. Nevertheless, coastal rate has been prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port except for thermal cargo which is not entitled for coastal concession.

(xiii). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

'"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.'

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(xiv). The general prescription that users will not be charged for delays beyond a reasonable level attributable to the operator is not found incorporated in the proposed SOR. The said note is included in the revised SOR approved by this Authority.

(xv). The VOCPT has not proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation as per clause 2.9 of the Tariff Guidelines of 2013. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are reportedly based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2015. Thus, a note in this regard is incorporated in the reference tariff schedule.

(xvi). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard. As brought out earlier, the VOCPT has proposed separate Performance Standards for truck loading and wagon loading. The port has proposed performance standards in terms of minimum guaranteed availability of mechanized facility and also with reference to the productivity in terms of cargo transfer into port user's truck / into railway wagon and Licensee is required to meet both the Performance Standards.

For Truck loading, the port has proposed (a) minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/ IV; and (b) licensee to load 7 Trucks per hour per hopper of each 20 Tonnes capacity (approx) trucks or proportionately. The VOCPT had already furnished the basis for prescribing the performance

parameter of loading 7 trucks per hopper while processing the 21 March 2015 Order which was relied upon by this Authority while passing the said Order. For wagon loading, the VOCPT has proposed (a) minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/ IV; and (b) Licensee to complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons each of 66 Tonnes (approx.) carrying capacity in two hours. The Performance Standard as proposed by the Port is prescribed.

13.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex - II** and **Annex - III** respectively.

13.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV into wagon loading/port user's truck on License Basis in VOCPT and notify it along with the Performance Standards.

13.3. The reference tariff approved by this Authority is for optimal capacity of 3.19 MTPA of dry bulk cargo handled at either berth No. III or IV or in combination.

As agreed by VOCPT it is stipulated that if at any point of time during the project period, cargo handled by the BOT operator either at berth No III or Berth No IV or at Berth No III as well as IV, exceeds optimal capacity of 3.19 MTPA, the reference tariff prescribed by this Authority will be reviewed and VOCPT being the licensor port should ensure that the reference tariff is reviewed. The VOCPT should, therefore, make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement.

14.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the License Agreement in respect of PPP Project.

14.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the License Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

14.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the License Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

14.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

14.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective License Agreement.

14.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the License Agreement, the concerned operator will forward the License Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

14.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ License agreement.

14.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant License Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/2015/213]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR TRANSFER OF CARGO FROM WHARF III / IV TO WAGON/TRUCK LOADING SYSTEM AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 GUIDELINES.

Rs. In Lakhs

Sl. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its final revised proposal dated 23.7.2015			As considered by TAMP		
		Total	For Wagons loading	For Truck loading	Total	For Wagons loading	For Truck loading
I.	Optimal Capacity	-					

(i).	Total Optimal Capacity **(Tonnes/ Annum)**	3,193,750.00			3,193,750.00		
		(12500T/day * 365days * 70%)			(12500T/day * 365days * 70%)		
(ii).	Optimal Capacity for wagon loading and Truck loading system in the ratio of 60% and 40% respectively on the total optimal capacity of 3.19 Million Tonnes **(Tonnes/ Annum)**	3,193,750	1,916,250	1,277,500	3,193,750.00	1,916,250.00	1,277,500.00
		(12500T/day * 365days * 70%)	(3193750T/annum *60%)	(3193750T/annum *40%)	(12500T/day * 365days * 70%)	(3193750T/annum *60%)	(3193750T/annum *40%)
(iii).	Optimal Capacity **[in Million Tonnes Per Annum (MTPA)]**	**3.19**	**1.92**	**1.28**	**3.19**	**1.92**	**1.28**
II.	**Capital Cost:**	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(i).	For Hoppers	292.00	175.20	116.80	292.00	175.20	116.80
		(100%* Rs.73Lakhs/ Unit* 4unit)	(60%* Rs.73Lakhs/Unit* 4unit)	(40%* Rs.73Lakhs/Unit* 4unit)	(100%* Rs.73 Lakhs/Unit* 4unit)	(60%* Rs.73Lakhs/Unit* 4unit)	(40%* Rs.73Lakhs/Unit*4 unit)
(ii).	For Telestacks	900.00	900.00	0.00	900.00	900.00	0.00
		(100%*Rs.450Lakhs* 2Units)	(100%*Rs.450Lakhs*2Units)	--	(100%*Rs.450 Lakhs*2 Units)	(100%*Rs.450Lakhs*2 Units)	--
(iii).	For Trucks	250.00	250.00	0.00	250.00	250.00	0.00
		(100%*Rs.25 Lakhs* 10Units)	(100%*Rs.25Lakhs *10Units)	--	(100%*Rs.25 Lakhs*10 Units)	(100%*Rs.25 Lakhs*10 Units)	--
(iv).	Sub-Total **(i+ii+iii)**	**1,442.00**	**1,325.20**	**116.80**	**1,442.00**	**1,325.20**	**116.80**
(v).	Miscellaneous cost @ 5%	72.10	66.26	5.84	72.10	66.26	5.84
		(5% * Rs.1442 lakhs)	(5% * Rs.1325.20 lakhs)	(5% * Rs.116.80 lakhs)	(5% * Rs.1442 lakhs)	(5% * Rs.1325.20 lakhs)	(5% * Rs.116.80 lakhs)
(vi).	Total Capital Cost **(iv+v)**	**1,514.10**	**1,391.46**	**122.64**	**1,514.10**	**1,391.46**	**122.64**
III.	**Operating Cost:**						
(i).	Fuel Cost :						
(a).	For Hoppers	60.52	36.31	24.21	60.52	36.31	24.21

		(6132Hrs*5 ltr/hr* Rs.4935/ltr *4/hopper)	(60%* Rs.60.52Lakhs)	(40%* Rs.60.52Lakhs)	(6132Hrs*5 ltr/hr*Rs.49.35/ltr *4/hopper)	(60%* Rs.60.52Lakhs)	(40%* Rs.60.52Lakhs)
(b).	For Telestack	30.26	30.26	0.00	30.26	30.26	0.00
			(6132Hrs*5 ltr/hr*Rs.49.35/ltr*2t elestacks)			(6132Hrs*5 ltr/hr*Rs.49.35/ltr* 2 telestacks)	
(c).	For Trucks	72.63	72.63	0.00	72.63	72.63	0.00
			(6132Hrs*2.4 ltr/hr*Rs.49.35/ltr*1 0trucks)			(6132Hrs*2.4 ltr/hr*Rs.49.35/ltr* 10 trucks)	
(ii).	Repairs and Maintenance cost @5%	75.71	69.57	6.13	75.71	69.57	6.13
		(5%* Rs1514.10 Lakhs)	(5%* Rs1391.46 Lakhs)	(5%* Rs122.64 Lakhs)	(5%* Rs1514.10 Lakhs)	(5%* Rs1391.46 Lakhs)	(5%* Rs122.64 Lakhs)
(iii).	Insurance @1%	15.14	13.91	1.23	15.14	13.91	1.23
		(1%* Rs1514.10 Lakhs)	(1%* Rs1391.46 Lakhs)	(1%* Rs122.64 Lakhs)	(1%* Rs1514.10 Lakhs)	(1%* Rs1391.46 Lakhs)	(1%* Rs122.64 Lakhs)
(iv).	**Depreciation**	95.84	88.08	7.76	95.84	88.08	7.76
		(6.33%* Rs1514.10 Lakhs)	(6.33%* Rs1391.46 Lakhs)	(6.33%* Rs122.64 Lakhs)	(6.33%* Rs1514.10 Lakhs)	(6.33%* Rs1391.46 Lakhs)	(6.33%* Rs122.64 Lakhs)
(v).	**Rent (Lease rent)**	2.99	2.42	0.57	2.99	2.42	0.57
		(840sq.mtr.* Rs.355.65/sq. mtr)	((400sq.mtr.*60%)+ (80sq.mtr.+ 360sq.mtr))* Rs. 355.65/sq.mtr)	(400sq.mtr.*40%* Rs.355.65/ sq.mtr)	(840sq.mtr.* Rs.355.65/ sq.mtr)	((400sq.mtr.*60%) +(80sq.mtr.+ 360sq.mtr) *Rs.355.65/ sq.mtr)	(400sq.mtr.*40%* Rs.355.65/sq.mtr)
(vi).	Other Expenses @5%	75.71	69.57	6.13	75.71	69.57	6.13
		(5%* Rs1514.10 Lakhs)	(5%* Rs1391.46 Lakhs)	(5%* Rs122.64 Lakhs)	(5%* Rs1514.10 Lakhs)	(5%* Rs1391.46 Lakhs)	(5%* Rs122.64 Lakhs)
(vii.)	**Total Operating Cost [(i) to (vi)]**	**428.79**	**382.76**	**46.03**	**428.79**	**382.76**	**46.03**
IV	**Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate**						
(i).	**Annual Revenue Requirement (ARR)**						

	(a). Total Operating Cost	428.79	382.76	46.03	428.79	382.76	46.03
	(b). Return on Capital Employed @16%	242.26	222.63	19.62	242.26	222.63	19.62
	(c).Total Revenue requirement	**671.05**	**605.39**	**65.65**	**671.05**	**605.39**	**65.65**
(ii).	Optimal Capacity **(Tonnes/ Annum)**	3,193,750	1,916,250	1,277,500	3,193,750	1,916,250	1,277,500
(iii).	Per tonne handling rate **(in Rs./Tonne)**						
	(a). For Foreign cargo	--	31.59	5.14	--	31.59	5.14
	(b). For Coastal cargo	--	18.96	3.08	--	18.96	3.08

Annex-II

V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

Reference Tariff for mechanization of the cargo transfer from VOC Wharf III/IV Berth to Wagon/ Truck loading system.

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i). **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.

(ii). "**Foreign-going Vessel**" shall mean any vessel other than a coastal vessel.

(iii). **"Per day**" shall mean a calendar day or part thereof.

(iv). "**Port"** shall mean V. O. Chidambaranar Port Trust.

(v). **"Tonne"** shall means one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter.

(vi). **"Shift"** shall mean shift of eight hours as applicable to Port employees.

1.2. General Terms & Conditions

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals**.**

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(iii). Interest on delayed payments/refunds.

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India).

(b). Likewise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India).

(c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).

(d). The delay in payments by users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

(iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, the operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Concessionaire is ₹100/- or less.

(vi). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

(b). The operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

2. CARGO HANDLING CHARGE:

2.1. <u>Cargo Handling Charges for Wagon loading using Hoppers, Trucks and Telestackers</u> :-

Sl. No	Commodity	Rate per in MT (in Indian ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo, (other than thermal coal), Limestone, Gypsum, rock phosphate, fertilizer and sulphur.	31.59	18.96
2	Thermal Coal	31.59	31.59

2.2. <u>Cargo Handling Charges for Truck loading using Hoppers & Port users trucks:-</u>

Sl. No	Commodity	Rate per in MT (in Indian ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo, Coal (other than thermal coal), Limestone, Gypsum,	5.14	3.08

	rock phosphate, fertilizer and sulphur.		
2	Thermal Coal	5.14	5.14

Note to schedule 2.1 and 2.2

1. The tariff prescribed above is for transportation of dry bulk cargo from berth Nos. III/IV to Wagon/Truck loading system.

3. GENERAL NOTES:

(i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

(ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

(iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

(iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

(v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

(vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

(vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013

(viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-III

PERFORMANCE STANDARDS

Minimum Guaranteed availability percentage and Minimum Guarantee efficiency for Mechanization of cargo transfer from VOC Wharf III/ IV to Wagon/Truck loading system.

1.1 Performance Standards for Truck Loading:-

The Licensee shall meet both the following Performance Standards:

(a). The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/IV. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,

(b). The licensee shall load 7 Trucks per hour per hopper of each 20 Tonnes capacity (approx) trucks or proportionately.

1.2. Performance Standards for Wagon Loading:

The Licensee shall meet both the following Performance Standards:

(a). The Minimum guaranteed availability of 90% per equipment per month for the mechanized system installed at Berth III/ V. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,

(b). The Licensee shall complete the loading of half a rake consisting of 30 Wagons each of 66 Tonnes (approx.) carrying capacity in two hours.

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.